

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC**  
**CURSO DE DIREITO**

**SABRINA ALEXANDRE MIGUEL**

**A PENA DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR PREVISTA PELO CÓDIGO  
DE TRÂNSITO BRASILEIRO, NO QUE TANGE À MOTORISTA PROFISSIONAL  
CONDENADO POR CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO, À LUZ DO PRINCÍPIO  
DO LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL**

**CRICIÚMA**  
**2016**

**SABRINA ALEXANDRE MIGUEL**

**A PENA DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR PREVISTA PELO CÓDIGO  
DE TRÂNSITO BRASILEIRO, NO QUE TANGE À MOTORISTA PROFISSIONAL  
CONDENADO POR CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO, À LUZ DO PRINCÍPIO  
DO LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado  
para obtenção do Grau de Bacharel no curso  
de Direito da Universidade do Extremo Sul  
Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. MSc. Valter Cimolin.

**CRICIÚMA**

**2016**

**SABRINA ALEXANDRE MIGUEL**

**A PENA DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR PREVISTA PELO CÓDIGO  
DE TRÂNSITO BRASILEIRO, NO QUE TANGE À MOTORISTA PROFISSIONAL  
CONDENADO POR CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO, À LUZ DO PRINCÍPIO  
DO LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado  
pela Banca Examinadora para obtenção do  
Grau de Bacharel, no Curso de Direito da  
Universidade do Extremo Sul Catarinense,  
UNESC.

Criciúma, 2 de dezembro de 2016.

**BANCA EXAMINADORA**

Prof. Valter Cimolin – Mestre – (UNESC) Orientador

Prof.<sup>a</sup> Anamara de Souza – Especialista – (UNESC)

Prof. Maurício da Cunha Savino Filo – Mestre (UNESC)

**Dedico este trabalho à Deus que cuida de mim em todos os momentos e guia meus passos com amor incondicional de Pai.**

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar agradeço a Deus, pois compreendo que tudo vem Dele e para Ele são todas as coisas. Cada estudo e cada palavra deste trabalho são dedicadas a Ele pelas obras maravilhosas que tem realizado em minha vida.

Agradeço aos meus pais Rosinete e Donisete por dedicarem suas vidas a mim e pela compreensão durante o período em que precisei estar ausente. Ao meu noivo Maicon que nos momentos mais difíceis me apoiou com palavras de incentivo, acreditando no meu potencial e confortando meu coração em meio as dificuldades.

Aos docentes da Unesc que de alguma forma contribuíram para a realização do presente trabalho, especialmente professora Anamara de Souza e professor Maurício da Cunha Savino Filo pela honra de fazerem parte da banca examinadora.

Ao mestre e orientador professor Valter Cimolin que não mediu esforços na busca de referencial teórico, por compartilhar um amplo conhecimento e experiência profissional sobre o assunto e pelo apoio que tornou possível a conclusão dessa monografia.

Às brilhantes colegas de classe Caren, Patrícia e Leise, pessoas que tive o privilégio de conhecer nos corredores da vida acadêmica, pela troca de experiências e pela possibilidade de desabafar e receber conselhos.

A todos meus sinceros agradecimentos.

**“As pessoas com mais idade já têm opiniões formadas sobre todas as coisas e já não vacilam, não hesitam perante as dificuldades da sua vida. A nós, os jovens, custa-nos manter-nos firmes nos nossos pareceres por vivermos numa época em que mostra pelo seu lado mais horroroso, em que se duvida da verdade, do direito, de Deus.”**

**Anne Frank**

## RESUMO

A suspensão da carteira nacional de trânsito é pena aplicável no cometimento de alguns crimes de trânsito. O presente trabalho destaca a importância do princípio da liberdade de escolha de profissão, previsto no artigo 5º, inciso XIII da Constituição Federal de 1988, também ao motorista profissional que comete delitos culposos de trânsito. Apresenta a pena da suspensão do direito de dirigir, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, mostrando a diferença de aplicação no âmbito penal e administrativo, fazendo uma análise da imposição da sanção ao condutor profissional de veículo automotor. Estuda os aspectos processuais aplicáveis aos crimes de trânsito, tais como a transação penal, composição cível, exigência de representação da vítima e suspensão condicional do processo. Busca bases teóricas para compreensão da aplicabilidade e eficácia das normas constitucionais, especificamente do princípio do livre exercício profissional. O método científico utilizado foi o dedutivo tendo como tipo de pesquisa a qualitativa e teórica, fundamentada em fontes de pesquisa bibliográficas tais como: livros, documentação legal e jurisprudência. Utiliza entendimentos bibliográficos doutrinários possibilitando a análise técnica divergente sobre o tema. Discute duas principais vertentes de eventuais decisões da Suprema Corte Federal. Traz a eventual hipótese de constitucionalidade da suspensão do direito de dirigir prevista pela lei n. 9.503 de 1995, pela exigência do dever de cuidado do motorista profissional, bem como a hipótese de inconstitucionalidade por violar um direito individual previsto na carta magna.

**Palavras chave:** Crimes culposos de trânsito. Suspensão. Liberdade profissional.

## **ABSTRACT**

The suspension of the national traffic portfolio is applicable penalty in the commission of some traffic crimes. This study highlights the importance of principle of freedom of choice of profession, provided for in article 5º; item XIII of the Federal Constitution of 1988, also the professional driver who commit traffic culpable crimes. It presents the penalty of suspension of the right to drive, provided for in Brazilian Traffic Code, showing the application different in the criminal and administrative framework, making an analysis of the imposition of the sanction to the professional driver of a motor vehicle. Study the procedural aspects relating to traffic crimes, such as criminal transaction, civil composition, victim representation requirement and conditional suspension of the procedure. Search theoretical bases for understanding the applicability and effectiveness of constitutional norms, specifically the principle of free professional practice. The scientific method used was deductive having as a kind of research the qualitative and theoretical, based on bibliographic research sources such as books, legal documentation and jurisprudence. Uses bibliographic understandings doctrinaire allowing the divergent technical analysis on the topic. Discusses two main areas of possible decisions of the Supreme Federal Court. Brings eventual hypothesis of constitutionality of suspension of the right to drive provided by law n. 9503 of 1995, by requirement of the duty of care professional driver, as well as the unconstitutionality hypothesis for violating an individual right provided set out in magna metter.

**Keywords:** Traffic culpable crimes. Suspension. Professional freedom.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CNT	Código Nacional de Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPB	Código Penal Brasileiro
CPP	Código de Processo Penal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito
PPD	Permissão para Dirigir
RENACH	Registro Nacional de Condutores Habilitados
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E SUAS SANÇÕES.....</b>	<b>12</b>
2.1 PENALIDADE ADMINISTRATIVA E A PUNIÇÃO NA ESFERA PENAL.....	15
2.2 SUSPENSÃO OU PROIBIÇÃO DA HABILITAÇÃO OU PERMISSÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO .....	17
2.3 CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO E CAUSAS DE AUMENTO DA PENA ....	22
<b>2.3.1 Homicídio culposo e suas causas de aumento .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3.2 Lesão corporal culposa e suas causas de aumento .....</b>	<b>27</b>
2.4 DOS DEMAIS CRIMES QUE CABEM A SUSPENSÃO OU PROIBIÇÃO DE SE OBTER A PERMISSÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR.....	29
<b>2.4.1 Dirigir alcoolizado ou sobre a influência de substância de efeitos análogos.....</b>	<b>30</b>
<b>2.4.2 Violação da suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.....</b>	<b>31</b>
<b>2.4.3 Participação de corridas, disputas ou competições sem autorização .....</b>	<b>32</b>
<b>3 SENTENÇA PENAL CONDENATÓRIA E TIPOS PENAS PERTINENTES .....</b>	<b>34</b>
3.1 NATUREZA DA SENTENÇA CONDENATÓRIA.....	34
3.2 EFEITOS DA SENTENÇA CONDENATÓRIA.....	38
3.3 ASPECTOS PENAS E PROCESSUAIS PENAS .....	43
<b>4 A CONSTITUIÇÃO FEDERAL E O PRINCÍPIO DO LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL .....</b>	<b>54</b>
4.1 A NORMA CONSTITUCIONAL E SUA EFICÁCIA.....	55
4.2 O LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL COMO UM PRINCÍPIO FUNDAMENTAL NORTEADOR .....	62
<b>4.2.1. Breve análise da Lei do Motorista (nº 13.103 de 2015).....</b>	<b>65</b>
4.3 DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO Nº 607107 .....	67
<b>4.3.1 Síntese do caso concreto .....</b>	<b>68</b>
<b>4.3.2 Possíveis hipóteses de decisão pela Suprema Corte .....</b>	<b>72</b>
4.3.2.1 Primeira hipótese .....	72
4.3.2.2 Segunda hipótese .....	74
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>78</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>80</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Com o constante crescimento urbano e tecnológico da sociedade brasileira, advindo das revoluções históricas e sociais enfrentadas no mundo moderno, surgiu a necessidade do ordenamento jurídico se adequar à realidade em pleno desenvolvimento, como forma de resolver os conflitos consequentes e evitar que maiores danos ocorressem pela ausência de atualização jurídica.

Não é a toa que com o crescimento considerável de veículos nas vias brasileiras, o poder legislativo enxergou a necessidade de adequação da regulamentação de trânsito criando, assim, o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei n. 9.503 de 1997, que trouxe normas administrativas a serem cumpridas pela coletividade, prevendo sanções nos casos de descumprimento e cometimento de crimes de trânsito.

Sendo assim, o tema abordado no presente trabalho monográfico é a suspensão do direito de dirigir prevista no CTB e suas consequências quando imposta à motorista profissional condenado por crimes culposos de trânsito, em contraste teórico com o que dispõe o princípio do livre exercício profissional previsto na constituição brasileira expressamente.

Inicialmente estudar-se-á a lei específica de trânsito e os diferentes aspectos da penalidade aplicada na modalidade administrativa e da punição prevista na seção de delitos penais de trânsito. Apresentar-se-á que as penalidades administrativas aplicadas pela autoridade de trânsito ocorrem quando o agente comete alguma das infrações previstas na lei e que a sanção penal é imposta apenas nos casos de crimes penais na condução de veículo automotor.

Após, será estudada a suspensão ou proibição da habilitação ou permissão do direito de dirigir e suas principais características e, em seguida, serão trabalhados os crimes culposos cometidos da direção de veículo automotor, oportunidade em que serão comparados com os demais tipos penais previstos do CPB (Código Penal Brasileiro).

Além disso, trabalhar-se-á especificamente as causas de aumento previstas em cada crime de trânsito, bem como dos crimes dolosos praticados na direção de veículo automotor e que também incorrem na pena de suspensão do direito de dirigir, fazendo-se um estudo específico dessas causas e diferenciando-as de outras causas de aumento previstas no CPB.

Em um segundo momento, analisar-se-á conceitos doutrinários acerca da sentença penal condenatória, sua natureza jurídica e classificações apresentadas pelos estudos jurídicos doutrinários. No tópico seguinte serão apresentados os efeitos previstos na lei penal e que são decorrentes da sentença judicial, assim como a diferenciação desses efeitos da natureza da suspensão do direito de dirigir.

Ainda, serão estudados alguns procedimentos processuais penais em que o motorista profissional de veículo automotor está submetido, nos casos de condenação advinda de cometimento de crimes de trânsito, bem como os institutos previstos no CTB, sendo eles a composição cível, transação penal, suspensão condicional do processo e ainda a exigência ou não de representação da vítima de acidente de trânsito.

No terceiro momento, far-se-á um estudo acerca da norma constitucional, sua aplicabilidade e sua eficácia, bem como do que trata o princípio do livre exercício profissional e a razão de sua previsão na carta constitucional. Além disso, será feita uma breve análise do que prevê a Lei n. 13.103 de 2015, conhecida como lei do motorista, onde serão abordados aspectos relevantes a presente pesquisa.

Oportunamente, tendo em vista que o presente problema trabalhado é discussão presente na Suprema Corte Federal (STF), será realizada uma análise específica do Recurso Extraordinário n. 607107 que trouxe repercussão geral ao tema. Dessa forma, não cabendo juízo opinativo acerca da constitucionalidade ou não da suspensão do direito de dirigir, verificar-se-á as possíveis hipóteses de decisão judicial, baseando-se em aspectos doutrinários, jurisprudenciais.

Ante o exposto, o método de estudo utilizado será o científico dedutivo tendo como tipo de pesquisa a qualitativa e teórica, objetivando construir uma base sólida à discussão existente entre os tribunais brasileiros, baseando-se em fontes de pesquisa bibliográficas tais como: livros jurídicos, jurisprudência e documentação legal.

## 2 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E SUAS SANÇÕES

O presente trabalho tem como objetivo pesquisar os procedimentos que envolvem a suspensão do direito de dirigir na legislação brasileira ao motorista profissional que comete crime culposos. Busca-se fazer uma análise acerca desta pena em que condutor profissional estará submetido quando comete algum dos crimes culposos que cabem a suspensão do seu direito de dirigir.

Nesse capítulo serão abordados alguns aspectos do CTB sobre a forma de aplicação da pena de suspensão do direito de dirigir nos crimes que cabem tal penalidade em sua conceituação. Serão tratados, especificamente, os crimes de homicídio culposos e lesão corporal culposa com as respectivas causas de aumento cabíveis, os demais crimes do CTB que cominam na suspensão, assim como serão abordados algumas previsões do CPB enquanto norma geral.

As normas de trânsito, até o ano de 1997, eram reguladas pela antiga lei, o código nacional de trânsito (CNT), lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1966, que em seu teor nada constava acerca dos crimes de trânsito e suas penalidades. Nessa época, quando alguém conduzindo um veículo automotor, cometesse um crime tanto culposos como doloso, responderia pelo código penal brasileiro (CPB), assim como tantos outros tipos penais.

O atual CPB, decreto-lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940 é dividido em duas partes: geral e especial. Na parte geral o legislador descreve conceitos de aplicação da lei penal, do crime, da imputabilidade penal, do concurso de pessoas, das penas, das medidas de segurança, da ação penal, da extinção de punibilidade e traz compreensões gerais acerca desses aspectos.

No que tange a parte especial, o CPB trata especificamente dos tipos penais e os crimes que assumem a forma culposa. Assim, antes da vigência do atual CTB os crimes culposos que serão destacados no presente trabalho eram previstos na parte especial do CPB, nos seguintes artigos (BRASIL, 2016b):

### **Homicídio Culposos**

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de seis a vinte anos. [...]

§ 3º Se o homicídio é culposos:

Pena - detenção, de um a três anos.

§ 4º No homicídio culposos, a pena é aumentada de 1/3 (um terço), se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura

diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (quatorze) ou maior de 60 (sessenta) anos.

§ 5º Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

§ 6º A pena é aumentada de 1/3 (um terço) até a metade se o crime for praticado por milícia privada, sob o pretexto de prestação de serviço de segurança, ou por grupo de extermínio.

### **Lesão Corporal Culposa**

Art. 129. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Pena - detenção, de três meses a um ano. [...]

§ 6º Se a lesão é culposa:

Pena - detenção, de dois meses a um ano.

§ 7º Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) se ocorrer qualquer das hipóteses dos §§ 4º e 6º do art. 121 deste Código.

§ 8º Aplica-se à lesão culposa o disposto no § 5º do art. 121.

O procedimento da ação penal por crimes de trânsito seguia as regras previstas no CPB, tal como nos dispositivos acima, onde independentemente da prática dos crimes ser na direção de veículo automotor, a fixação da pena seria definida analisando o caso concreto, ou seja, se os tipos penais foram cometidos na forma dolosa ou culposa.

Em 1984, a lei nº 7.209, alterou alguns dos dispositivos do CPB, incluindo na redação do artigo 92 do código o inciso III que ampliou a possibilidade de efeitos da condenação e incluiu a inabilitação para dirigir como um dos efeitos (BRASIL, 2016b):

Art. 92 - São também efeitos da condenação: [...] III - a inabilitação para dirigir veículo, quando utilizado como meio para a prática de crime doloso.  
Parágrafo único - Os efeitos de que trata este artigo não são automáticos, devendo ser motivadamente declarados na sentença.

Assim sendo, a partir do momento que a lei entrou em vigor, a sentença proferida pelo juízo criminal acerca de crimes dolosos traria o diferencial de imputar ao condutor de veículo automotor a inabilitação para dirigir em razão da intenção direta de cometer o delito.

Contudo, com o constante crescimento da tecnologia no mundo moderno, o número de veículos aumentou consideravelmente trazendo a necessidade de adaptação das leis de trânsito a essa nova realidade, tal como ocorreu em 1997. Sobre o crescimento de veículos automotores, dispõe Arnaldo Rizzardo (2008, p. 33).

Em vista das mudanças que ocorreram no setor em todo o país, com a universalização do uso de veículos automotores, tanto que presentemente circulam nas vias brasileiras em torno de trinta milhões de veículos, enquanto no segundo lustro da década de 1960 estimava-se em quinhentos mil o número, com três montadoras instaladas no Brasil, a disciplina tinha que evoluir, inclusive no tocante aos conceitos gerais sobre trânsito.

De acordo com o site do departamento nacional de trânsito (DENATRAN)<sup>1</sup> a frota de automóveis<sup>2</sup> no Brasil, em dezembro de 2015 chegou a 49.822.709 (quarenta e nove milhões oitocentos e vinte e dois mil setecentos e nove), sendo que adicionando outros tipos veículos automotores<sup>3</sup> tais como: caminhão, caminhão trator, camionete, camioneta, micro-ônibus e ônibus passou-se a ter 63.525.570 (sessenta e três milhões quinhentos e vinte e cinco mil quinhentos e setenta) de veículos em circulação naquele ano.

O CTB que passou a vigorar em 23 de Janeiro de 1998 e tornou-se a principal legislação de trânsito atual. O código foi criado levando em consideração as transformações sociais ocorridas a partir de 1966, sendo um diferencial principalmente no que tange aos crimes de trânsito.

Segundo os doutrinadores Paulo José da Costa Junior e Maria Elizabeth Queijo (1999, XI): “Ao lado das disposições de natureza administrativa, o novo Código cuidou também da disciplina penal e processual penal relacionada ao trânsito, que anteriormente ficava a cargo dos código penal e código processual penal (CPP)”.

A partir da seção II do capítulo XIX, o CTB trata dos crimes em espécie, cometidos na direção de veículo automotor sendo eles: homicídio culposo, lesão corporal culposa, omissão de socorro ou de solicitação de auxílio, fuga injustificada do local do acidente, dirigir alcoolizado ou sobre a influência de efeitos análogos, violação da suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, participação de corridas, disputas ou competições sem autorização, direção inabilitada de veículo automotor na via pública, permissão ou

---

<sup>1</sup> DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Site disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm>>. Acesso em 21 de maio 2016

<sup>2</sup> AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor. (Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro)

<sup>3</sup> 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). (Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro)

entrega temerária de veículo à condução de terceiro, trafegar em velocidade incompatível e inovação artificiosa.

Trata o artigo 291 do CTB que (BRASIL, 2016c):

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: [...]

A lei especificou os crimes cometidos na posse de veículo automotor, e determinou penas próprias para cada tipo. No artigo 291, o legislador deixa claro que as normas gerais do CPB e CPP, são aplicáveis subsidiariamente nos crimes de trânsito, caso a legislação de trânsito não trouxer a especificação.

## 2.1 PENALIDADE ADMINISTRATIVA E A PUNIÇÃO NA ESFERA PENAL

É necessário explicar a estrutura do CTB para compreender as matérias que o legislador pretendia regulamentar. O código é dividido em vinte capítulos onde a maioria deles trata de aspectos de conduta, educação de trânsito e medidas burocráticas. Cabe destacar apenas dois deles, sendo estes: das infrações (capítulo XV) e dos crimes em espécie (capítulo XIX).

De acordo com Valdemar Pereira da Luz (2011, p. 270):

No concernente às infringências às leis de trânsito, o processo administrativo possui nítidas diferenças em relação ao processo penal. Desse modo, enquanto este visa apurar crimes ou delitos de trânsito (homicídio, lesões e outros), aquele tem por escopo a caracterização e a punição de motorista (condutor) infrator da legislação de trânsito no que concerne à sua conduta na direção do veículo e às condições de seu veículo.

Diante desse contexto as medidas apresentadas no CTB, no âmbito administrativo e no âmbito penal são muito distintas. Além de trazer conceitos gerais acerca das condutas de trânsito, ao fazer referência às penalidades, a lei deixa clara a cisão existente na natureza de ambas as medidas.

De acordo com o ensinamento de Hely Lopes Meireles (2013, p. 212):

Atos administrativos punitivos são os que contêm uma sanção imposta pela Administração àqueles que infringem disposições legais, regulamentares ou ordinárias dos bens públicos. Visam punir e reprimir as infrações administrativas ou a conduta irregular dos servidores ou dos particulares perante a Administração.

Conforme aquele os atos administrativos punitivos são penalidades aplicadas pela autoridade administrativa, nos casos onde uma determinada lei foi infringida, como ocorre, por exemplo, na legislação de trânsito. Desta forma, as penalidades apresentadas pelo CTB serão aplicadas pela administração pública, através da autoridade de trânsito<sup>4</sup>, quando praticadas quaisquer das infrações determinadas no capítulo XVI da referida lei.

Ainda, conforme o artigo 256 do CTB (BRASIL, 2016c):

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Pode-se ver que a lei de trânsito estabelece que a autoridade administrativa, ou seja, a autoridade de trânsito é quem será responsável, dentro de sua circunscrição, pela aplicação das penalidades previstas nos incisos do artigo supracitado. Assim, quando o condutor de um veículo automotor infringir algumas das disposições legais apresentadas pelo código, insurgirá na sanção à alguma das penalidades administrativas.

Ao tratar da natureza das infrações e sanções administrativas, Celso Antônio Bandeira de Melo conceitua que (2013, p. 865):

---

<sup>4</sup> AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada. (Anexo I) do Código de Trânsito.

Reconhece-se a natureza administrativa de uma infração pela natureza da sanção que lhe corresponde, e se reconhece a natureza da sanção pela autoridade competente para impô-la. Não há, pois, cogitar de qualquer distinção substancial entre infrações e sanções administrativas e infrações e sanções penais. O que as aparta é única e exclusivamente a autoridade competente para impor a sanção.

Um exemplo claro dessa separação do âmbito penal e administrativo, é a forma de aplicação da pena de suspensão do direito de dirigir que poderá ser utilizada como forma de repressão nas duas esferas, conforme será tratado no subtítulo seguinte.

## 2.2 SUSPENSÃO OU PROIBIÇÃO DA HABILITAÇÃO OU PERMISSÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO

O CTB dispõe de determinados termos que classificam as formas de reprimir circulação de agentes que cometeram infrações ou crimes de trânsito. A primeira delas é a chamada suspensão do direito de dirigir que pode ser aplicada de duas formas, através da via administrativa e da via judicial.

A suspensão administrativa está prevista no artigo 256 do CTB (BRASIL, 2016c): “A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades: [...] III - suspensão do direito de dirigir.” Ou seja, se houver a suspensão presume-se que a habilitação foi concedida ao condutor.

O artigo 261 do CTB trata que (BRASIL, 2016c):

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259. (Redação dada pela Lei nº 12.547, de 2011).

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os 20 (vinte) pontos computados para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 12.547, de 2011).

§ 4º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012).

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, será convocado pelo órgão executivo de trânsito estadual a participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir quatorze pontos, conforme regulamentação do Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).

§ 7º Após o término do curso de reciclagem, na forma do § 5º, o condutor não poderá ser novamente convocado antes de transcorrido o período de um ano. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).

§ 8º A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público tem o direito de ser informada dos pontos atribuídos, na forma do art. 259, aos motoristas que integrem seu quadro funcional, exercendo atividade remunerada ao volante, na forma que dispuser o Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).

O dispositivo supramencionado trata da suspensão do direito de dirigir aplicada pelo departamento de trânsito (DETRAN), onde o condutor terá sua carteira nacional de habilitação (CNH) suspensa pelo prazo de 1 (um) mês até o máximo de 1 (um) ano. Caso seja reincidente na suspensão administrativa de 12 meses, ou seja, se cometer a mesma infração durante a primeira penalidade, a carteira de motorista será suspensa pelo período de 6 (seis) meses até no máximo 12 (doze) meses, sendo essa pena aplicada à critério da autoridade administrativa.

Além disso, a suspensão como forma de penalidade a infrações disciplinares de trânsito também está prevista cumulativamente nas seguintes infrações do CTB (BRASIL, 2016c):

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. [...]

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos. [...]

Art. 173. Disputar corrida. [...]

Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via. [...]

Art. 175. Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus. [...]

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima: I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo; II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local; [...]

III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia; IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito; V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência. [...]

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial. [...]

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [...] III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento); [...]

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor: I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN; II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral; III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda; IV - com os faróis apagados; V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança. [...]

A suspensão imposta pela autoridade administrativa de trânsito poderá ser aplicada nessas duas hipóteses, ou seja, quando o condutor atingir a totalidade de 20 (vinte pontos) na CNH, ou quando a infração cometida já prever a suspensão como penalidade cumulativa.

O conselho nacional de trânsito (CONTRAN) constatou a necessidade de uniformizar o procedimento administrativo e estabeleceu, através da resolução nº 182 de setembro de 2005, um sistema integralizado para imposição das penalidades da suspensão do direito de dirigir e da cassação da CNH, especificamente.

A grande diferença claramente demonstrada pelo CTB encontra-se nas situações em que a suspensão do direito de dirigir é aplicada. Na ação penal, a legislação de trânsito estabelece no artigo 293 que (BRASIL, 2016c):

Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em quarenta e oito horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Observa-se que o referido artigo encontra-se no capítulo específico dos crimes de trânsito (XIX), o que significa que essa penalidade é aplicável apenas na condição da ocorrência de um crime e não de uma mera infração de conduta de trânsito.

Nesse aspecto, ao analisar o teor do texto legal, a suspensão, nesse caso aplicada no momento em que a ação penal está em andamento, tem duração de 2 (dois) meses até no máximo 5 (cinco) anos, à critério do juiz.

Outrossim, o parágrafo primeiro do mesmo dispositivo complementa que quando a sentença condenatória transitar em julgado, o réu condutor será intimado para entregar a autoridade judiciária, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas a permissão para dirigir ou a carteira de motorista, deixando claro que trata-se de uma penalidade aplicada pelo juiz no momento de prolatar a sentença.

O doutrinador Fernando Nogueira destaca que (2013, p. 122):

A intimação do réu para que entregue à Autoridade Judiciária o documento de habilitação, em quarenta e oito horas, só seria feita depois do trânsito em julgado da sentença condenatória, ou seja, depois que se tornar definitiva a condenação. O juiz deverá comunicar a suspensão ou proibição e sua duração à Autoridade de Trânsito da circunscrição a que pertença a habilitação do autor do fato, bem como aquela que corresponda à resistência do acusado. Melhor seria se o legislador tivesse previsto a obrigatoriedade de entrega do documento de habilitação à Autoridade de Trânsito, com a necessidade de comprovação nos autos da ação penal quanto à efetiva entrega do documento. A previsão, como posta, transfere ao juiz o exercício de atribuição típica da Autoridade de Trânsito, ao estabelecer que a entrega do documento de habilitação se fará à Autoridade Judiciária.

Assim, a medida de suspensão do direito de dirigir poderá ser imposta de duas formas, diferenciando-se pela autoridade que irá aplicá-la. Não se pode descartar a possibilidade do motorista do veículo automotor infringir na mesma penalidade aplicada pelas duas autoridades ao mesmo tempo. Contudo, para que não haja o *non bis in idem* há uma discussão se a penalidade deverá ser cumprida uma única vez, já que ambas possuem a finalidade de evitar nova infração ou delito, ou se em razão da prática de duas ilegalidades deverá se repetir.

Conforme os ensinamentos de Walter Cruz Swensson e Renato Swensson Neto (2002, p.88):

Imagine-se que a quantidade de suspensão do direito de dirigir aplicada como sanção penal coincida exatamente com a quantidade de suspensão do direito de dirigir aplicada como penalidade em decorrência de disciplinar de trânsito. As sanções penais deverão ser integralmente cumpridas, ficando o cumprimento da penalidade administrativa suspenso até o integral cumprimento da sanção penal, iniciando-se seu cumprimento a seguir. Ou, então, por terem idêntica finalidade, o cumprimento da sanção penal prejudicará o da penalidade administrativa? E se uma delas for superior a outra, cumprir-se-á integralmente a outra apenas pelo saldo da compensação entre ambas.

Nesse sentido, nos casos em que as penalidades coincidem, os doutrinadores entendem que há um conflito na forma em que será dada a prioridade

a aplicação da pena de suspensão, primeiramente na espera penal, ou se posteriormente prosseguirá a aplicação pelo órgão de trânsito da respectiva circunscrição.

Em se tratando da permissão do direito de dirigir, a pessoa interessada precisa preencher os requisitos para habilitação para conduzir veículo automotor, que são previstos no artigo 140 do CTB (BRASIL, 2016c):

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Ser penalmente imputável significa dizer que a pessoa deve ter capacidade penal de responder criminalmente por seus atos, ou seja, alcançar a idade mínima de 18 (dezoito) anos. Além disso, é necessário que o candidato saiba ler e escrever sendo posteriormente submetido à prova teórica de habilitação, bem como possuir carteira de identidade que é o registro civil da pessoa natural.

A permissão para dirigir é conceituada pelo CTB em seu artigo 148, conforme a seguir (BRASIL, 2016c):

Art. 148. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN. [...]

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.

§ 3º A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento do disposto no parágrafo anterior, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação.

Entende-se como permissão para dirigir (PPD) a autorização concedida pelo órgão de trânsito, após aprovação do teste de habilitação, sendo que essa permissão possui prazo de validade de 01 (um) ano, podendo o novo condutor

retirar a carteira definitiva se não incorrer em infrações de natureza grave ou gravíssima, ou reincidir em infrações de natureza média.

De igual modo entende Walter Cruz Swensson e Renato Swensson Neto (2002, p. 86):

Estabelece o §2º, do art. 148, do Código de Transito Brasileiro que ao candidato aprovado no exame de habilitação é conferida permissão temporária para dirigir. O prazo é de um ano. Se o condutor, no decorrer do período de prova, não cometer infração de natureza grave ou gravíssima, ou não haja reincidido na prática na infração média, passará a usufruir de tal direito por prazo indeterminado (§ 3º, do art. 148), recebendo, então a Carteira Nacional de Trânsito.

Após esse prazo de 12 (doze) meses, se o condutor em que foi concedida a permissão não incorrer com multa grave, gravíssima ou reincidir em infrações de grau médio, será habilitado pelo prazo de 5 (cinco) anos sendo esses renováveis mediante realização de exame de aptidão física e mental ou ser submetido ao mesmo exame a cada 3 (três) anos, caso seja maior de 65 (sessenta e cinco) anos.

É nesse sentido que dispõe o artigo 147, §2º, do CTB (BRASIL, 2016c): “O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de sessenta e cinco anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado”.

Desse modo, por situações imprevistas que podem ocorrer com a saúde de qualquer pessoa capaz de conduzir um veículo automotor, o CTB prevê a realização de exames a fim de resguardar a segurança no trânsito. Portanto, os condutores menores de sessenta e cinco anos de idade devem refazer os exames a cada cinco anos, e os maiores dessa idade, no prazo de três anos.

### 2.3 CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO E CAUSAS DE AUMENTO DA PENA

O CTB especifica no capítulo XIX, os delitos que podem ser cometidos na condução de veículo automotor. Como destacado anteriormente, existem onze crimes de trânsito, onde apenas o homicídio e a lesão corporal são culposos, sendo os demais praticados dolosamente, com a intenção de praticá-los pelo agente.

Primeiramente é importante traçar uma breve distinção dos conceitos de crimes culposos e dolosos e o que é necessário para a caracterização de cada um

deles. O CPB traz em sua parte geral uma conceituação básica, mas suficiente para essa compreensão.

Conforme o artigo 18, inciso I, do CPB (BRASIL, 2016b): “Diz-se o crime doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo”. Através desse conceito, basta que o autor do crime previsto na legislação penal possua o interesse no resultado do delito, bem como assuma risco da ocorrência da consumação do tipo.

De acordo com o ilustre doutrinador Rogério Greco (2014, p.195):

Costuma-se distinguir o dolo em *direto* e *indireto*. Diz-se direto o dolo quando o agente quer, efetivamente, cometer a conduta descrita no tipo, conforme preceitua a primeira parte do art. 18, I, do Código Penal. O agente, nesta espécie de dolo, pratica sua conduta dirigindo-a finalisticamente à produção do resultado por ele pretendido inicialmente. O dolo indireto pode ser dividido em *alternativo* e *eventual*.

A conduta dolosa é subdividida em duas classes, a direta e a indireta. Encontra-se presente o dolo direto quando o agente simplesmente possui o objetivo de consumir aquele crime. Já o dolo indireto ocorre quando o sujeito não se conduz a certo resultado, possuindo duas ramificações, o alternativo e o eventual.

O renomado jurista Damásio de Jesus descreve que (2014, p. 330): “Há dolo alternativo quando a vontade do sujeito se dirige a um ou a outro resultado. Ex. o agente desfere golpes de faca na vítima com intenção alternativa: ferir ou matar”. Vê-se que o autor possui a intenção de lesionar a outrem, ou seja, está presente o dolo, contudo o resultado pode ser tanto a lesão corporal, quanto o homicídio, o agente não possui um resultado certo.

Para Rogério Greco (2014, p. 198): “Fala-se em dolo eventual quando o agente não querendo diretamente praticar a infração penal, não se abstém de agir e, com isso, assume o risco de produzir o resultado que por ele já havia sido previsto e aceito”. Portanto, o agente age com dolo e assume o resultado previsto da conduta.

O inciso II, do artigo 18, do CPB dispõe que: “Diz-se crime culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.” Assim, para que haja a caracterização do crime culposo é necessária a presença de no mínimo um dos três requisitos, sendo que só se admite a forma culposa nos casos previstos pelo CPB, pois em regra os crimes são dolosos.

Nesse sentido trata o doutrinador René Ariel Dotti (2013, p. 490):

O crime *culposo* quando o agente produz um dano (lesão) a um bem juridicamente tutelado, mediante um comportamento imprudente, negligente ou imperito (CP, art. 18, II). A punibilidade dos fatos culposos depende de expressa provisão legal (CP, art. 18, parágrafo único) e tais tipos penais são identificados de maneira literal como por exemplo: “Se o homicídio é culposo”; “Se a lesão é culposa”; “Se culposo o incêndio (...)” etc.

Via de regra os tipos penais são cometidos com a intenção de violação a um bem jurídico, a exceção é a ocorrência de determinado delitos pela imperícia, negligência ou imprudência do agente. Acerca desses requisitos Damásio de Jesus conceitua (2014, p. 341-342):

São formas de manifestação da inobservância do cuidado necessário. A imprudência é a prática de um fato perigoso. Ex. Dirigir veículo em rua movimentada com excesso de velocidade. A negligência é a ausência de precaução ou indiferença em relação ao ato realizado. Ex. Deixar arma de fogo ao alcance de uma criança. [...] Imperícia é a falta de aptidão para o exercício de arte ou profissão. O químico, o eletricista, o motorista, o médico, o engenheiro, o farmacêutico etc. necessitam de aptidão teórica e prática para o exercício de suas atividades. É possível que, em face da ausência de conhecimento técnico ou prática, essas pessoas no desempenho de suas atividades, venham causar danos a interesses jurídicos de terceiros. Fala-se então em imperícia.

Têm-se como imprudência a conduta arriscada, onde determinadas situações exigem um pouco mais de cautela e atenção do condutor, como no acima citado. A negligência é falta de cuidado ou manutenção do veículo, por exemplo, ocorre quando o agente confia em condições precárias e não toma as devidas providências preventivas.

Já a imperícia, ocorre quando se espera que determinado profissional seja habilitado em sua profissão, quando por falta de técnica ou conhecimento deixa de fazê-lo. De acordo com o exemplo de Fernando Nogueira (2013, p. 53): “É imperito o motorista que derruba um muro ou sai da estrada por não ser capaz de fazer uma curva, em circunstâncias normais de trânsito”. Assim, tem-se como imperícia quando o agente não possui capacidade para exercer conhecimentos profissionais básicos.

Ainda, cabe destacar que o CTB também prevê agravantes gerais de pena aplicáveis nos delitos cometidos através de um veículo automotor (BRASIL, 2016c).

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

I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Quando o magistrado aplicar a pena de determinado crime praticado na direção de veículo automotor, ele irá analisar as circunstâncias do crime e fixará a pena base do delito, contudo, agrava-se a pena se estiver presente algum ou mais de um dos requisitos expostos pelo artigo 298, do CTB.

Para o doutrinador Arnaldo Rizzardo (2008, p. 589):

Na fixação da pena nos crimes praticados na direção de veículos, ou crimes de trânsito, é evidente que não se pode olvidar as circunstâncias judiciais do art. 59 do CP, as circunstâncias legais do art. 61 e 65 do mesmo diploma e as causas de aumento e de diminuição. Não se conclua, outrossim, que a previsão de agravantes pelo Código de Trânsito brasileiro afasta as agravantes do CP. Desde que não colidam, é possível levar em consideração as de ambos os diplomas.

Sendo assim, não significa que a utilização das causas de aumento do CTB afaste a aplicação subsidiária das causas previstas no CPB. Quando não previstas as agravantes da lei especial e no caso concreto incorrem as agravantes da lei penal, o juiz irá aplicá-las.

### **2.3.1 Homicídio culposo e suas causas de aumento**

O homicídio culposo é o primeiro delito apresentado pelo CTB e encontra-se previsto no artigo 302 (BRASIL, 2016c): “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”.

Existe uma crítica acerca do termo “praticar” utilizado pelo legislador no teor do dispositivo. De acordo com os comentários de Damásio de Jesus (2002, p. 72):

O comportamento do autor do homicídio culposo, para fins de definição típica, não consiste em ‘praticar homicídio culposo’, e sim ‘matar alguém culposamente’. O verbo típico é ‘matar’ não ‘praticar’. O sujeito é punido não porque ‘praticou’, mas sim porque ‘matou alguém’. O autor é quem realiza a conduta contida no verbo do tipo, e não quem pratica.

Ao redigir o texto legal, o legislador utilizou o verbo praticar ao invés de usar o verbo matar. Praticar traz a interpretação de que quando alguém comete algo tem ciência do que está fazendo, ou seja, com dolo. Todavia, o CTB prevê apenas a modalidade culposa do homicídio na condução de veículo automotor e não a dolosa.

Segundo o entendimento de Damásio de Jesus (2002, p. 74): “Consideram-se veículos automotores: automóvel, motocicleta, motonetas, ciclomotor, trator, ônibus, ônibus elétrico, caminhão, caminhão trator, camionete, camioneta, microônibus, motor-casa, e utilitário.”

O que diferencia os crimes de trânsito dos demais crimes previstos no CPB é o instrumento que gera a conduta delituosa, sendo a prática do homicídio culposo através de veículo automotor que caracteriza o tipo.

Sobre o assunto entende Renato Marcão (2009, p. 2):

O artigo 302 do CTB descreve tipo derivado, em que a circunstância modal ‘na direção do veículo automotor’ atua como qualificadora embutida no tipo. À evidência, não se trata do mesmo delito contido no artigo 121, parágrafo 3º, do CP, mas de tipo específico, qualificado, por envolver infração cometida na condução de veículo automotor, inexistindo inconstitucionalidade em o legislador dispensar tratamento mais gravoso ao tipo derivado, diferente do genérico. (TJRS, ApCRim 70000208512, 1ª CCrim, rel. Des. Ranolfo Vieira, j. 19-4-1999).

Sendo assim, o homicídio tratado pelo CTB é diferente daquele tratado pelo CPB. Primeiramente, porque a lei de trânsito não traz o homicídio doloso em veículo automotor, sendo este tratado pelo CPB. A única previsão é do homicídio culposo no trânsito, onde se difere da figura prevista na lei penal pelo fato de ser praticado na condução de um veículo motorizado.

As penas previstas no tipo é detenção que poderá ser fixada entre 2 (dois) e 4 (quatro) anos e mais a pena de suspensão do direito de dirigir, aquela

prevista no artigo que 293 do CTB que será ficada pelo juiz em sentença e aplicada pela autoridade judiciária.

O parágrafo primeiro do artigo 302, do CTB, trata de algumas situações em que a pena do homicídio culposo no trânsito poderá ser agravada (BRASIL, 2016c):

§ 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).

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

(Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014).

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

(Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014).

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

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

Se ficar caracterizado que o agente praticou homicídio culposo de trânsito em alguma das situações previstas nos incisos: 1) sem possuir permissão ou carteira de habilitação; 2) na faixa de pedestres ou na calçada; 3) deixar de prestar socorro, quando era possível fazê-lo e 4) no exercício de sua profissão estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros; a pena de 2 (dois) a 4 (quatro) anos cominada no *caput* do artigo 302, poderá ser aumentada de 1/3 (um terço) até metade, ficando a critério do juiz fixa-la, de acordo com o caso concreto.

### **2.3.2 Lesão corporal culposa e suas causas de aumento**

O CTB prevê o delito da lesão corporal culposa em seu artigo 303 (BRASIL, 2016c): “Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.”

Do mesmo modo que ocorre no homicídio culposo, a lesão corporal culposa no trânsito se diferencia pela condução de veículo automotor. De acordo com os ensinamentos de Damásio de Jesus (2002, p. 73-74):

É necessário que a conduta seja realizada “na direção de veículo automotor”. O fato é atípico, em face do art. 303, se cometido quando o sujeito não se encontra “conduzindo” veículo. Ex.: desligado o motor por defeito, há atropelamento e lesões corporais na vítima no ato de empurrar o

automóvel. Nesse caso, subsiste a lesão corporal culposa comum (CP, art. 129, § 6º).

A lesão corporal culposa pode ocorrer com o carro deligado, por exemplo, ou seja, nos casos da conduta não ser realizada através da movimentação do motor, a lesão será aplicada conforme prevista no código penal, sendo caracterizador do tipo penal a direção do veículo automotor, assim como ocorre no homicídio culposo no trânsito.

De acordo com o parágrafo único do artigo 303 do CTB (BRASIL, 2016c): “Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do § 1º do art. 302.” Ou seja, a pena prevista pelo tipo lesão corporal culposa será agravada quando presentes as mesmas situações do homicídio culposo.

Acerca das penas na lesão corporal culposa de trânsito, entende Renato Marcão (2009, p. 254):

Em sua forma fundamentam (art. 303, *caput*), o crime de lesão corporal culposa praticado na direção de veículo automotor é punido com detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. O parágrafo único do art. 303 determina a aplicação das causas de aumento de pena estabelecidas no parágrafo único do art. 302, que impõem majoração de pena de 1/3 (um terço) a 1/2 (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.

As penas da lesão corporal culposa de trânsito é de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, cumulativamente com a pena de suspensão do direito dirigir realizada através do mesmo procedimento do homicídio culposo de trânsito.

Vale citar o comentário de Arnaldo Rizzardo acerca do tema (2008, p. 596):

A previsão, no caso, é relativa à ofensa da integridade física ou fisiopsíquica do ser humano. Pune-se o condutor do veículo por ofender, em acidente de trânsito, culposamente a integridade corporal ou a saúde de outrem. O veículo há de ser automotor, o que exclui o causado por bicicleta ou aquele tracionado por animal. [...] Não se apresentam formas privilegiadas ou qualificadas nas penas. Por mais significantes ou graves que resultem as alterações e ofensas ao organismo, não podem as penas se afastar do parâmetro constante no art. 303 do CTB. No máximo, atuam para a oscilação dentro do mínimo e do máximo previsto, na consideração das circunstâncias judiciais (art. 59, do CP, mormente no que diz com as

consequências) e, mais raramente, das circunstâncias legais (arts. 61 e 65 do CP).

A pena que será aplicada pelo juiz em fase de sentença, será específica de acordo com o previsto pelo CTB, onde não poderá ser menor que a mínima e nem ultrapassar a máxima prevista, sempre levando em consideração as circunstâncias judiciais previstas no artigo 59, do CPB. De igual modo ocorre com a pena de suspensão do direito de dirigir, a qual será fixada dentro dos parâmetros previstos na lei, que é pelo prazo de 2 (dois) meses a 5 (cinco) anos.

Diante disso, há de se cogitar que existem diferenças significativas entre o homicídio culposo e a lesão corporal culposa, tendo-se como principal objeto dessa diferenciação o fato do agente estar conduzindo um veículo automotor.

Além disso, as causas de aumento dos crimes apresentadas demonstram que os crimes culposos no trânsito recebem tratamento diferenciado por serem única e exclusivamente, cometidos na direção de veículo automotor. Deve-se levar em consideração o caráter culposo da conduta e não a opção de “praticar” homicídio.

Com exceção desses casos, os demais crimes que cabem a suspensão do direito de dirigir são dolosos, como se vê especificamente no subcapítulo seguinte.

#### 2.4 DOS DEMAIS CRIMES QUE CABEM A SUSPENSÃO OU PROIBIÇÃO DE SE OBTER A PEMIÇÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR

Além dos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, dentre os onze delitos criminais previstos pelo CTB, existem mais três tipos penais, nesse caso dolosos, dos quais cabe a pena de suspensão ou proibição do direito de dirigir, quais são: I) dirigir alcoolizado ou sob a influência de substância de efeitos análogos; II) violação da suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor; III) participação de corridas, disputas ou competições sem autorização.

### 2.4.1 Dirigir alcoolizado ou sobre a influência de substância de efeitos análogos

A embriaguez no volante tem sido uma das causas que mais registra acidentes de trânsito em todo o Brasil. Prova disso foi a entrada em vigor da chamada lei seca (Lei n. 12.760/12), que alterou alguns dispositivos do CTB e ainda, incluiu na redação do referido diploma, o artigo 306, tratando da embriaguez (BRASIL, 2016c):

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

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:  
(Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

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 (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012).

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência).

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência).

O crime de embriaguez no trânsito traz altos riscos não só para quem conduz ou acompanha o condutor, como também para toda a coletividade que faz uso das vias públicas para transportar-se. Para o doutrinador Damásio de Jesus (2002, p. 153): “consiste em conduzir veículo, sob a influência de substância inebriante, de forma anormal, expondo assim a segurança alheia a indeterminado perigo de dano (perigo coletivo)”.

A pena aplicada nesses casos, em razão da gravidade envolvida na situação, é a detenção de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, com multa e mais suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor.

#### **2.4.2 Violação da suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor**

O crime de violação de decisão administrativa ou judicial, que impõe a suspensão do direito de dirigir ou a proibição de obtê-lo, encontra-se previsto no artigo 307, do CTB (BRASIL, 2016c):

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

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

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

O objetivo da previsão legal para esse delito no CTB é de trazer efetividade a decisão que determinou a medida que impede o direito de dirigir, seja ela penal ou administrativa.

Segundo Renato Marcão (2009, p. 177): “Crime próprio, somente poderá ser praticado ou alguém que tenha sofrido, por decisão administrativa ou judicial, suspensão ou proibição de se obter permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor”. Sendo assim, para fins de caracterizar o delito, é necessário que o condutor tenha sofrido restrição de direção.

A pena aplicável nesses casos será de 6 (seis) meses a 1 (um) ano de detenção, multa e imposição de nova suspensão ou proibição pelo mesmo prazo anteriormente aplicado.

De acordo com Fernando Nogueira (2013, p. 235):

Trata-se de tipo penal que visa garantir o efetivo cumprimento da decisão administrativa ou judicial que culminou na suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, aplicada com base no Código de Trânsito, e obrigar o condenado a entregar seu documento de habilitação, quando intimado a fazê-lo, com o trânsito em julgado da sentença condenatória.

Como se vê do parágrafo único do dispositivo supracitado, se o condutor condenado a pena de suspensão ou proibição de se obter habilitação para dirigir, deixar de apresentar a carteira de motorista no prazo de 48 horas à autoridade

judiciária, conforme estabelecido pelo artigo 293, §1º, incidirá, também, no cometimento desse crime.

### **2.4.3 Participação de corridas, disputas ou competições sem autorização**

A realização de corridas ou disputas na condução de veículo automotor é medida classificada como crime pelo CTB, e acontece quando o condutor pratica a direção imprudente, podendo causar riscos à terceiros e à sociedade em geral,

O referido delito encontra-se no artigo 308 do CTB (BRASIL, 2016c):

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

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

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

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

Este crime comumente conhecido como “racha”, possui como uma das penas a suspensão ou proibição de se obter carteira de habilitação, sendo que a pena deverá ser fixada entre o mínimo de 6 (seis) meses ao máximo de 3 (três) anos. De acordo com Arnaldo Rizzardo (2008, p. 604):

Retrata o dispositivo uma situação que seguidamente acontece: a participação, somente utilizando veículo automotor (e não, v.g., com bicicletas), em via pública, em corrida, disputa, ou competição, sem a menos prevenção ou fiscalização pelo Poder Público. É o que vulgarmente se conhece como *racha*, considerado pelo CTB como disputa por emulação, fato que se tornou comum em todas as partes do País, quando grupo de motoristas, especialmente jovens e mais utilizando motocicletas, acompanhados por considerável assistência do público, reúnem-se em pontos previamente escolhidos e bastante estratégicos, para disputas de corridas ou proezas, sem autorização da autoridade de trânsito e sem as devidas medidas acauteladoras de segurança pública.

Toda a situação para o cometimento desse crime já é previamente planejada, colocando em risco a segurança pública. Conforme trata Fernando Nogueira (2013, p. 243): “Para a consumação do delito, de perigo, não se exige evidentemente o dano. Basta a situação de perigo concreto gerada pelos disputantes de um racha automobilístico em área urbana habitada, por exemplo.”

Conforme leciona Renato Marcão (2009, p. 188):

O objetivo jurídico da tutela penal é a incolumidade pública, um dos direitos fundamentais previsto expressamente no art. 5º, *caput*, da Constituição Federal. A lei penal tutela a incolumidade geral, da coletividade, e também a particular ou privada, dependendo, ambas, na mesma intensidade, da segurança viária.

A lei de trânsito também prevê os casos em que a disputa ou corrida resultar em lesão corporal grave e mesmo se ficar demonstrado que o condutor não tinha a intenção de causar o resultado, a pena máxima de 3 (três) anos passa a ser a mínima com limite de 6 (seis) anos. Se resultar em morte, a pena fixada pelo juiz também aumentará e deverá respeitar o limite de 5 (cinco) a 10 (dez) anos.

Diante disso, apresentou-se no presente capítulo que há uma clara diferença na aplicação da suspensão do direito de dirigir que pode ser tanto uma sanção administrativa quanto uma pena judicial. Na administrativa o condutor passará pelo processo administrativo, nos termos da resolução nº 182 do CONTRAN, oportunidade em que apresentará sua defesa. No que tange ao âmbito penal, nos casos em que o crime de trânsito prevê a suspensão do direito de dirigir, tal pena será aplicada direta e cumulativamente à principal prevista no tipo.

O estudo dessa diferença da área penal e da administrativa prevista no CTB é fundamental para entender que o motorista submetido a pena de suspensão do direito de dirigir em razão de crime culposos, além de estar sujeito a uma pena de detenção base maior do que o homicídio culposos comum, está sujeito às causas de aumento específicas do tipo e a aplicação suspensão na sentença judicial.

Por serem os crimes de trânsito julgados pela autoridade judicial, como os demais crimes previstos do CPB, no capítulo a seguir serão analisados alguns aspectos relativos à sentença penal condenatória, sua natureza, seus efeitos, bem como alguns aspectos processuais penais em que o condutor profissional de veículo automotor está submetido.

### 3 SENTENÇA PENAL CONDENATÓRIA E TIPOS PENAIIS PERTINENTES

Considerando a previsão no CTB, acerca da utilização subsidiária, cabe elencar neste capítulo elementos essenciais para melhor compreensão da aplicação da suspensão direito de dirigir imposta ao motorista profissional que incidiu em crimes culposos, considerando, também, as disposições do CPP.

Trata-se inicialmente da sentença condenatória transitada em julgado, onde será analisada a natureza jurídica desta decisão judicial, bem como os efeitos que ela exerce no mundo real e jurídico.

Posteriormente, serão abordados os aspectos penais e processuais em que o condutor que infringir a norma de trânsito estará submetido, incluindo nessa análise a lei dos juizados especiais criminais (Lei n. 9.099/95), bem como, da possibilidade de aplicação dos institutos da composição amigável, transação penal, da representação da vítima, bem como da suspensão condicional da pena.

#### 3.1 NATUREZA DA SENTENÇA CONDENATÓRIA

A sentença é o ato realizado pelo juízo de primeiro grau, que consiste em julgamento acerca de um caso concreto, proferindo decisão que deverá ser fundamentada nas principais fontes do direito, quais sejam: lei, jurisprudência e doutrina.

Conforme preceitua o doutrinador Ricardo Augusto Schmitt (2015, p. 13):

É o ato processual que põe termo ao processo, decidindo ou não o mérito da causa, ao menos em primeiro grau de jurisdição. Efetivamente, revela-se como sendo o pronunciamento estatal, a partir de um caso concreto, momento em que o julgador dirime o conflito de interesses existente entre as partes, distribuindo o direito e solucionando a controvérsia apresentada em juízo.

Nesse sentido, a sentença constitui o primeiro ato processual que põe fim a lide ajuizada, contudo, sem descartar possível interposição de recursos decorrentes de insatisfação da parte que se sentiu de alguma forma prejudicada.

Tendo em vista o estudo específico da suspensão do direito de dirigir à motorista profissional já condenado por sentença penal, vejamos alguns aspectos relevantes desse ato praticado pelo Juiz de Direito de primeiro grau.

Segundo entende o doutrinador Jorge Vicente Silva (2003, p. 38):

Sentença criminal é a decisão do juiz, que segundo a prova dos autos, põe termo à acusação, aplicando o direito à espécie, seja para reconhecer a falta de condições da ação (extinção de punibilidade, litispendência, coisa julgada etc), condenar ou absolver o acusado, e quando for condenatória aplicar sanções o suficiente e o necessário “para reprovação e prevenção do crime”, proclamando com isso o direito e aplicando a lei no caso individualizado.

Cada processo possui fases processuais que seguem procedimentos especificamente previstos na legislação. A teoria processual define a fase de conhecimento como aquela que o juiz declara determinada decisão sobre o conflito apresentado pelas partes.

A sentença é um ato que encerra as fases do processo, prosseguindo-se para a execução da pena arbitrada pelo magistrado, sendo que este deverá julgar de acordo com o que entende justo e sempre respeitando a lei penal e os princípios do ordenamento jurídico.

Esse momento processual faz com que o agente deixe de ser acusado e determina se terá seu direito de liberdade retido ou mantido. Após o trânsito em julgado o réu será condenado ou absolvido, respeitando sempre as normas de competência para julgamento, dependendo do tipo penal previsto e se praticado.

Para os renomados processualistas Antônio Carlos de Araújo Cintra, Ada Pellegrini Grinover e Cândido Rangel Dinamarco (2014, p. 319):

Objeto do processo de conhecimento é a pretensão ao provimento declaratório denominado *sentença de mérito* [...]. Essa sentença, coroando o processo de conhecimento ou ao menos definindo o litígio mediante o julgamento da pretensão do autor formula, positiva ou negativamente a regra jurídica especial do caso concreto: concluirá pela *procedência* quando acolher a pretensão do autor, pela *improcedência* quando a rejeitar, ou mesmo pela *inadmissibilidade do julgamento de mérito* quando faltar algum dos requisitos para esse julgamento.

Via de regra, a sentença é uma consequência judicial daquele que aciona o poder judiciário para a resolução dos conflitos existentes extrajudicialmente. Nesses aspectos, as sentenças possuem características decorrentes do tipo de pedido e do caso concreto.

Para o doutrinador José Eduardo Carneira Alvim (2016, p. 299):

O vocábulo de *sentença* é incompatível com a de *interlocução*, pois aquela tem por objetivo final julgar o pedido do autor; enquanto esta visa precisamente a preparar a decisão final (a sentença); logo, apoiam-se em noções que se excluem, pois a interlocução é antecedente, que tem na sentença o consequente. O vocábulo *sentença* vem do latim “*sententia*”, derivada do verbo “*sentire*”, traduzindo o que o juiz sente ao decidir a causa. A sentença é dos atos mais importantes do juiz, e o de maior relevância, porque coroa todo o procedimento, constituindo-se no último ato do processo, com o qual o juiz termina o ofício jurisdicional.

Observa-se que a sentença não é o mesmo do que uma decisão interlocutória, mas sim a interlocutória está inserida dentro da sentença e tem como objetivo sanar questões corridas durante o processo.

Além disso, o autor em comento traz a origem da palavra sentença, e demonstra que o significado tem relação com o verbo sentir, ou seja, a sentença é a exposição do que sente o juiz acerca de determinado processo, com o consequente encerramento do procedimento.

O tipo de sentença que será proferida terá estreita relação com o pedido formulado pelas partes durante a ação penal. Tem-se o nome natureza jurídica da sentença, pois é da essência que a fez nascer que será definido o conteúdo.

Antes de adentrar especificamente nas sentenças penais de natureza condenatória, serão apresentadas mais três naturezas jurídicas, quais sejam: declaratória, constitutivas e mandamentais. Conforme leciona Guilherme de Souza Nucci (2013, p. 675):

Pode ser *condenatória*, quando julga procedente a pretensão punitiva do Estado, ficando exatamente a sanção penal devida, até então abstratamente prevista, a ser exigida do acusa. Pode, ainda, ser *declaratória*, quando absolver ou julgar extinta a punibilidade. No caso da absolvição, consagra o estado de inocência, inerente a todo ser humano, desde o nascimento. Portanto, nada constitui, nenhum direito gera ou cria, mas apenas declara o natural, ainda que fundamentado em diversas razões. Há, também, as sentenças *constitutivas*, mais raras no processo penal, mas possíveis, como ocorre com a concessão de reabilitação, quando o Estado revê a situação do condenado, restituindo-lhe direitos perdidos, pela força da condenação definitiva. Registremos, por fim, as sentenças *mandamentais*, que contêm uma ordem judicial cumprida, sob pena de desobediência, encontradas no cenário do *habeas corpus* e o mando de segurança.

No que tange as sentenças declaratórias, são aquelas em que mudam a situação do apenado, ou simplesmente confirmam seu *status quo*<sup>5</sup> Isso ocorre nos casos das sentenças absolutórias que são necessárias para demonstrar, à

---

<sup>5</sup> Expressão latina que significa: “no mesmo estado que antes”.

sociedade e ao Estado acusador que determinada pessoa não incorreu nos crimes alegados, sendo antônimas às sentenças condenatórias.

Constitutivas, como o próprio nome sugere, constituem algo que anteriormente não existia, mudando-se a situação da pessoa. Para os processualistas Antônio Carlos de Araújo Cintra, Ada Pellegrini Grinover e Cândido Rangel Dinamarco (2014, p. 322):

Pelo processo constitutivo chega-se à declaração peculiar a todas as sentenças de mérito (provimentos jurisdicionais de conhecimento), com o acréscimo de *modificação* de uma situação jurídica anterior, criando-se uma nova. Chama-se, pois, processo constitutivo aquele que visa a um provimento jurisdicional que constitua, modifique ou extinga uma reação ou situação jurídica. E, para que proceda à constituição, à modificação ou à desconstituição, é mister que antes a sentença declare que ocorrem as condições legais suficientes e adequadas para tanto.

Como ocorre nos casos de concessão de reabilitação, o Estado não declara que o apenado é reabilitado, mas sim que ele está em uma condição diversa daquela em que se encontrava no momento em que cometeu o delito, podendo, dessa forma, retornar à boa convivência em sociedade.

Sentença mandamental, para Antônio Carlos de Araújo Cintra, Ada Pellegrini Grinover e Cândido Rangel Dinamarco (2014, p. 323): “distinguir-se-ia da condenatória e com ela não se confundiria porque o comando que contém é apto a propiciar a imediata atuação concreta dos resultados desejados”. Sendo assim, as sentenças mandamentais, por si só, possuem força executiva no caso de não cumprimento da ordem judicial.

Sobre sentença condenatória o doutrinador José Eduardo Carreira Alvim entende que (2016, p. 306):

É aquela que impõe ao réu o cumprimento de uma obrigação (pagar quantia, fazer, não fazer, entregar coisa etc.) Essa sentença é chamada também de sentença de prestação, porque é impositiva de uma sanção ao réu, que, no âmbito civil e trabalhista, é sujeita-lo à execução ou cumprimento da obrigação, no caso de inadimplemento; e, no âmbito penal, sujeita-lo a uma pena.

Como sentença condenatória entende-se a decisão judicial que impõe ao apenado a determinado tipo de pena prevista nas leis penais. Este tipo de sentença estará de acordo o requerimento formulado na denúncia, mas sem descartar a possibilidade de ser mais branda ou mais grave ao apenado, dependendo, sempre,

da instrução processual, das condições agravantes e atenuantes da pena, bem como do convencimento adquirido pelo magistrado no andamento do processo.

Existem alguns requisitos que o juiz deve levar em consideração ao proferir sentença condenatória, como prevê o CPP, conforme se vê a seguir (BRASIL, 2016e):

Art. 387. O juiz, ao proferir sentença condenatória:

- I - mencionará as circunstâncias agravantes ou atenuantes definidas no Código Penal, e cuja existência reconhecer;
- II - mencionará as outras circunstâncias apuradas e tudo o mais que deva ser levado em conta na aplicação da pena, de acordo com o disposto nos arts. 59 e 60 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal;
- III - aplicará as penas de acordo com essas conclusões;
- IV - fixará valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos sofridos pelo ofendido;
- V - atenderá, quanto à aplicação provisória de interdições de direitos e medidas de segurança, ao disposto no Título XI deste Livro;
- VI - determinará se a sentença deverá ser publicada na íntegra ou em resumo e designará o jornal em que será feita a publicação (art. 73, § 1o, do Código Penal).

O juiz, quando fixar a pena base de uma sentença condenatória, deverá levar em consideração as circunstâncias agravantes e atenuantes previstas no CPB, sendo assim, deverá conter fundamentação adequada do que levou a aplicação de tais circunstâncias e fixar a pena conforme essas conclusões.

Assim, em se tratando de sentença que determinará penas pessoais ao acusado é de suma importância, e o legislador deixa bem claro, que tais fundamentos legais do magistrado em condenar alguém são essenciais para uma base sólida e certa da sentença que está sendo proferida.

### 3.2 EFEITOS DA SENTENÇA CONDENATÓRIA

A sentença proferida pelo juiz nada mais é do que uma sentença condenatória que impõe a pena privativa de liberdade, acrescentada à pena de suspensão do direito de dirigir. Nesse aspecto, do mesmo modo dos demais acusados não enquadrados na condição de dirigir veículo automotor, os condutores de veículos automotores, sejam motoristas profissionais ou não, estarão sujeitos aos efeitos da sentença penal condenatória.

Os efeitos da sentença condenatória são classificados em dois tipos quais sejam primários e secundários. O autor Jorge Vicente Silva entende que os primários são os principais efeitos da pena, sendo eles: pena privativa de liberdade, restritivas de direitos, de multa ou de medida de segurança. Sendo que os secundários podem ser sobrepostos como complementares à pena principal ou ainda aplicados separadamente (2003, p. 232).

De acordo com a classificação de Euler Jansen (2006, p. 62):

Os efeitos da condenação são divididos, doutrinariamente, em primário, que é a própria imposição da pena, e secundários, estes previstos nos arts. 91 e 92 do Código Penal. Os do art. 91 são chamados de genéricos, por se aplicarem a todo e qualquer crime; os do art. 92 são denominados específicos porque, sempre dispõem sobre sua aplicação a determinados tipos de crimes. Além disso, estão condicionados a alguma outra circunstância tais como: tempo de pena, o fato de ser o agente funcionário público ou pai, tutor ou curador; o fato de ser a vítima filho, tutelado ou curatelado; o tipo do crime cometido; o elemento subjetivo do ilícito.

As sentenças penais condenatórias geram efeitos penais para o apenado, sendo os efeitos primários a própria aplicação da reprimenda prevista no tipo, aquela em que o juiz deixa fixada nos termos analisados e considerados por ele, fundamentadamente.

Alguns efeitos para serem aplicados de maneira eficaz precisam ser expressos no teor da sentença, já outros, por sua especialidade, são efeitos automáticos da condenação.

Para o doutrinador Cezar Roberto Bitencourt, os efeitos secundários são classificados como de natureza penal e extra penal. (2011, p. 769):

No entanto, além da consequência jurídica direta, a sentença condenatória produz outros tantos efeitos, ditos secundários ou acessórios, de natureza penal e extrapenal. Os de natureza penal estão insertos em diversos dispositivos do próprio Código Penal, do Código de Processo Penal e da Lei de Execução Penal. Os de natureza extrapenal encontram-se elencados nos arts. 91 e 92 do estatuto repressivo, e são denominados *efeitos genéricos e efeitos específicos* da condenação [...].

No que tange aos efeitos secundários, tem-se como aqueles que vão além da imposição das penas, podendo ser penais e extrapenais, sendo os efeitos penais expressos em vários dispositivos do CPB. Os extrapenais podem ser genéricos ou específicos, sendo os primeiros aqueles que abrangem todos os crimes

previstos, e os segundos, os que estão ligados a algum tipo penal ou condição específica do apenado.

Conforme leciona o professor Damásio de Jesus a condenação possui os seguintes efeitos penais (2014, p. 687):

A condenação produz os seguintes efeitos secundário de natureza penal: a) é pressuposto da reincidência (CP, art. 63); b) impede, em regra, o *sursis* (art. 77, I); c) causa a revogação do *sursis* (art. 81, I, e § 1º); d) causa a revogação do livramento condicional (art. 86); e) aumenta o prazo da prescrição da pretensão executória (art. 110, *caput in fine*); f) transitada em julgado, a prescrição da pretensão executória não inicia enquanto o condenado permanece preso por outro motivo (art. 166, parágrafo único); g) causa a revogação da reabilitação (art. 95); h) tem influência na exceção da verdade no crime de calúnia ( art. 138, § 3º, I e III); i) impede o privilégio dos arts.155, § 2º; 170; 171, § 1º; e 180, § 3º, 1ª parte, em relação ao segundo crime [...].

Quando o agente comete novo crime do qual já foi condenado e já houve trânsito em julgado da sentença, tem-se a reincidência que é consequência de anterior sentença condenatória. Além disso, não permite o benefício do *sursis*<sup>6</sup> quando presente a reincidência e o revoga quando concedido.

Uma nova condenação transitada em jugado revoga o livramento condicional quando o delito for cometido em sua vigência e faz com que o apenado também perca o benefício nos casos de crime anterior, observando-se os casos de soma de penas. Ainda, a posterior condenação aumenta o tempo de prescrição da pretensão executória Estatal e faz com que ela não se inicie se o apenado já estiver preso por motivo diverso da nova condenação.

Nos casos em que foi concedida a reabilitação após 2 anos de extinta a pena e, sendo o apenado condenado por novo crime do qual seja transitada em julgado a condenação, desde que não seja de pena de multa, a reabilitação será revogada. A condenação também é fundamento para exceção da verdade nos casos de crime de calúnia, impedindo alguns benefícios como a substituição e diminuição de pena nos casos de furto de pequeno valor e de estelionato de pouco prejuízo.

Os efeitos genéricos estão previstos no artigo 91 do CPB (BRASIL, 2016b):

---

<sup>6</sup> Suspensão condicional da pena

Art. 91 - São efeitos da condenação:

I - tornar certa a obrigação de indenizar o dano causado pelo crime;

II - a perda em favor da União, ressalvado o direito do lesado ou de terceiro de boa-fé:

a) dos instrumentos do crime, desde que consistam em coisas cujo fabrico, alienação, uso, porte ou detenção constitua fato ilícito;

b) do produto do crime ou de qualquer bem ou valor que constitua proveito auferido pelo agente com a prática do fato criminoso.

§ 1º Poderá ser decretada a perda de bens ou valores equivalentes ao produto ou proveito do crime quando estes não forem encontrados ou quando se localizarem no exterior. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012).

§ 2º Na hipótese do § 1o, as medidas assecuratórias previstas na legislação processual poderão abranger bens ou valores equivalentes do investigado ou acusado para posterior decretação de perda. (Incluído pela Lei nº 12.694, de 2012).

Sobre efeito previsto no artigo 91, inciso I, do CPB relata o doutrinador Guilherme de Souza Nucci que (2013, p. 581-582): Trata-se de efeito automático, que não necessita ser expressamente pronunciado pelo juiz na sentença condenatória e destina-se a formar título executivo judicial [...] para a propositura da ação civil *ex delicto*.

Os efeitos genéricos previstos no artigo em comento, são efeitos decorrentes da condenação, são os chamados efeitos extra penais. Nos termos do segundo inciso da lei penal, vê-se que após a condenação, a obrigação de indenizar o dano deve se tornar líquida para determinar sua extensão.

Sobre esse tema leciona Cezar Roberto Bitencourt (2011, p. 769):

A sentença penal condenatória faz coisa julgada no cível, valendo como título executivo, nos termos do art. 584, II, do CPC<sup>7</sup>, cuja liquidação far-se-á na esfera cível. No entanto, a vítima ou seus sucessores não estão obrigados a aguardar o desfecho da ação penal, podendo buscar a ressarcimento do dano através da ação própria no juízo cível. A obrigação de indenizar, como não se trata de pena criminal, mas de *efeito da condenação*, transmite-se aos herdeiros do delinquente, até os limites da herança.

A sentença condenatória proferida no juízo criminal torna-se título executivo no civil, possibilitando à pessoa lesionada o requerimento de indenização gerada pelo dano criminal, exigindo-se a liquidação de valores porventura ilíquidos, conforme prevê o artigo 63 do CPP (BRASIL, 2016e): “Transitada em julgado a sentença condenatória, poderão promover-lhe a execução, no juízo cível, para o efeito da reparação do dano, o ofendido, seu representante legal ou seus herdeiros.”

<sup>7</sup> Corresponde ao artigo 515, inciso VI, no novo Código de Processo Civil (Lei n. 13.105/2015)

A sentença condenatória também produz efeitos no que tange aos bens e valores que são apreendidos pela autoridade policial, na posse do apenado, conforme se vê do inciso II, do artigo 91, do CPB.

Em se tratando desses efeitos, no entendimento de Guilherme de Souza Nucci (2013, p. 583):

Quanto ao produto do crime, trata-se daquilo que foi diretamente conquistado com a prática delituosa, tal como o dinheiro subtraído do banco ou a coleção de armas retirada de um colecionador. Além do produto, é possível que o delinquente converta em outros bens ou valores o que auferiu por conta do crime, dando margem ao confisco. Nesse caso, fala-se no proveito do crime.

Desse modo, o CPB dispõe sobre alguns bens e valores dos quais será decretada a perda em favor da União, sendo esses de origem ilícita, ou seja, produtos que são decorrentes do delito cometido e que poderiam ocasionar até mesmo outros crimes.

Ainda, para fins de efeitos específicos da condenação, o CPB traz no artigo 92 (BRASIL, 2015b), a perda de cargo, função pública ou mandato eletivo, nos casos de abuso de poder ou violação do dever para com a Administração Pública, quando a pena aplicada for igual ou superior a 1 ano e nos demais casos, quando a pena privativa de liberdade for superior a 4 anos (inciso I, alíneas “a” e “b”) e a incapacidade para o poder familiar, tutela e curatela, nos casos de crimes cometidos contra filho, tutelado e curatelado (inciso II).

Cabe destacar uma diferenciação essencial nos efeitos gerados pela sentença penal prevista do código penal e da sentença de delito previsto no código de trânsito brasileiro. O CPB dispõe no inciso III, do artigo supracitado: “A inabilitação para dirigir veículo, quando utilizado como meio para a prática de crime doloso.” (BRASIL, 2015b). Neste caso, refere-se ao efeito específico e próprio do delito de homicídio na forma dolosa. Sendo assim, quando o agente comete homicídio culposo utilizando-se de veículo automotor a sentença condenatória não o submeterá a esse efeitos, pois são aplicáveis apenas em casos dolosos.

De acordo com o doutrinador Jorge Vicente Silva (2003, p. 430).

O atual CTB, prevê inúmeras outras circunstâncias onde o infrator perde definitiva ou temporariamente a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor (arts. 291, 296), as quais não podem ser confundidas com os efeitos secundários da condenação aqui em análise. Aquelas são penas

enquanto estas são efeitos da condenação. Aquelas são aplicadas pelos prazos previstos na lei de trânsito, enquanto estas são por tempo indeterminado, e somente a reabilitação devolverá ao apenado o direito a obter nova permissão ou habilitação, devendo, mesmo assim, submeter-se a todos os exames e testes previstos para qualquer motorista iniciante. (SILVA, 2003, p. 430).

Não se pode confundir esse efeito com o previsto no CTB, pois aquelas são penas próprias dos crimes daquela legislação e não efeitos da sentença condenatória penal.

Além do mais, o efeito específico da inabilitação de dirigir veículo, se enquadra apenas nos casos de crimes dolosos. Nesse sentido, para Guilherme de Souza Nucci (2013, p. 586):

Trata-se de efeito não automático, que precisa ser declarado na sentença condenatória e somente pode ser utilizado quando o veículo for usado como meio para a prática de crime doloso. A nova legislação de trânsito não alterou esse efeito da condenação, pois, no caso presente, o veículo é usado como instrumento de delito doloso, não tendo nada a ver com os crimes culposos de trânsito.

Diante do que foi abordado, viu-se que os delitos de lesão corporal culposa de trânsito e homicídio culposos de trânsito são crimes tipificados no CTB, e por consequência, levam à uma condenação quando presentes os requisitos legais previsto no tipo.

Dessa forma, os motoristas profissionais que também estarão submetidos pela sentença condenatória, pois o CTB prevê delitos específicos, sendo que, quando proferida sentença penas nesses casos, os efeitos genéricos penais também serão aplicados ao motorista, excluindo, porém, o previsto no artigo 92, inciso III, do CPB, pois nesses casos trata-se de crimes dolosos previstos não no CTB, mas sim no CPB.

### 3.3 ASPECTOS PENAIS E PROCESSUAIS PENAIS

No presente tópico serão apresentados alguns aspectos penais e processuais penais dos quais o motorista profissional de veículo automotor estará submetido. Vale lembrar que o CTB dispõe em seu artigo 291 que nos casos de crimes cometidos no trânsito, aplicar-se-á as regras gerais do CPB e do CPP, subsidiariamente.

O mesmo dispositivo do CTB, trata, também, no parágrafo 1<sup>a</sup>, da utilização da lei dos juizados especiais (Lei n. 9.099/95) razão em que serão abordados alguns dos institutos jurídicos desta legislação e sua aplicação no que se refere aos crimes de trânsito.

O artigo 61 da Lei 9.099/95, trata que (BRASIL, 2016f):

Consideram-se infrações penais de menor potencial ofensivo, para os efeitos desta Lei, as contravenções penais e os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a 2 (dois) anos, cumulada ou não com multa. (Redação dada pela Lei nº 11.313, de 2006)

A lei dos juizados especiais cíveis e criminais, foi criada com o objetivo de desafogar o poder judiciário das demandas de menor complexidade que não excedam 40 (quarenta) salários mínimos ou por crimes de menor potencial ofensivo e que não ultrapassem a pena máxima de 2 (dois) anos. Tal legislação mudou drasticamente a agilidade na aplicação da justiça e na resolução dos considerados pequenos conflitos sociais.

Sobre o tema trata Cezar Roberto Bitencourt (2011, p. 693):

Os crimes tipificados no Código Penal ou em leis extravagantes cuja pena máxima cominada não seja superior a dois anos passam a ser considerados *infrações de menor potencial ofensivo*, e a *competência* será dos Juizados Especiais Criminais. Será indiferente sua natureza dolosa ou culposa, sua forma qualificada, simples ou privilegiada; será suficiente que a pena cominada não seja superior a dois anos.

Cabe destacar que a competência do juizado especial abrange tanto crimes culposos como dolosos, desde que a pena seja fixada em sentença seja no máximo de 2 (dois) anos, não importando as demais características que foram consideradas pelos juiz na dosimetria da pena, sendo esses delitos classificados como de menor potencial ofensivo.

Segundo ensina Ada Pellegrini Grinover (2005, p. 50-51):

[...] Disciplinou, isso sim, quatro medidas *despenalizadoras* (que são medidas penais ou processuais alternativas que procuram evitar a pena de prisão): 1<sup>a</sup>) nas infrações de menor potencial ofensivo de iniciativa privada ou pública incondicionada, havendo composição cível, resulta extinta a punibilidade (art. 74, parágrafo único); 2<sup>a</sup>) não havendo composição cível ou tratando-se de ação pública incondicionada, a lei prevê a aplicação imediata de pena alternativa (restritiva ou multa) (transação penal, art. 76); 3<sup>a</sup>) as lesões corporais culposas ou leves passaram a exigir representação

da vítima (art. 88); 4ª) os crimes cuja pena mínima não seja superior a um ano permitem a suspensão condicional do processo (art. 89).

O objetivo da lei não foi no sentido de fazer com que os tipos penais deixassem de existir ou que não fossem mais considerados ilícitos, mas ela faz com que a aplicação da pena seja mais branda, ou até mesmo extinta – nos casos de composição civil, por exemplo – porém sempre observando os parâmetros exigidos pela legislação.

Antes de adentrar na discussão da aplicabilidade de tais institutos judiciais nos crimes de trânsito previstos no CTB, cabe conceitua-los doutrinariamente para melhor compreensão no âmbito do direito de trânsito.

Os institutos que tratam os artigos da lei n. 9.099/95, citados no parágrafo primeiro do artigo 291, são: composição cível, transação penal e a necessidade de representação da vítima. Além disso, será trabalhada a suspensão condicional do processo (*sursis*), sendo assim o CTB, além de autorizar a utilização secundária do CPB e CPP, possibilitou os benefícios da lei dos juizados especiais.

Primeiramente tem-se a composição civil que está prevista no artigo 74 da lei 9.099/95, que assim dispõe (BRASIL, 2016f):

Art. 74. A composição dos danos civis será reduzida a escrito e, homologada pelo Juiz mediante sentença irrecorrível, terá eficácia de título a ser executado no juízo civil competente.

Parágrafo único. Tratando-se de ação penal de iniciativa privada ou de ação penal pública condicionada à representação, o acordo homologado acarreta a renúncia ao direito de queixa ou representação.

A composição civil é cabível nos casos em que a vítima deseja reparação do dano causado civilmente pelo autor do delito. Tal circunstância, quando homologada pelo juiz criminal, terá eficácia jurídica no juízo cível, possuindo aquela sentença de homologação caráter de título executivo.

No entendimento de Maria Lúcia Karam (2004, p. 110):

O fato dessa ação civil condenatória se desenvolver perante juízo criminal nada tem de inusitado. Diversos ordenamentos processuais preveem a apreciação e decisão em conjunto de causa penais concernentes à pretensão punitiva e de causas civis concernentes à reparação do dano resultante do mesmo fato simultaneamente configurador da infração penal e do ilícito civil. Em tais previsões, o julgamento em conjunto é atribuído ao juízo criminal, exercitando-se, perante este, duas ações – a penal e a civil – cumuladas em um processo formalmente uno.

A composição civil é a conciliação prévia realizada no juízo criminal, que, quando exitosa, acarretará na extinção da pretensão punitiva nas ações penais condicionadas à representação da vítima assim como nas ações penais privadas, pois, quando o ofendido aceita reparação civil pelo delito cometido, estará, automaticamente, renunciando o direito de adentrar com ação penal, abrindo mão de sua representação, nos termos do artigo 74, parágrafo único, da Lei 9.099/95.

Segundo leciona Cezar Roberto Bitencourt (2011, p. 565):

Será possível *compensar* o montante da pena de *prestação pecuniária* [...] com eventual *composição cível*. Mas esse processamento somente poderá ocorrer em *ação* penal *pública incondicionada*, na medida em que a *composição civil* extingue a punibilidade nas ações de iniciativa privada ou pública condicionada à representação, não havendo, conseqüentemente, sanção penal de qualquer natureza.

A única ação em que há a possibilidade de utilização dos valores a título de indenização cível, como forma de compensar futura pena pecuniária é a ação penal pública incondicionada, haja vista que, nas demais, com a proposta de composição civil aceita, haverá a extinção da punibilidade pelo não interesse do ofendido em representar na ação penal.

Ainda, nos termo do artigo 75, da Lei n. 9.099/95 (BRASIL, 2016f):

Art. 75. Não obtida a composição dos danos civis, será dada imediatamente ao ofendido a oportunidade de exercer o direito de representação verbal, que será reduzida a termo.

Parágrafo único. O não oferecimento da representação na audiência preliminar não implica decadência do direito, que poderá ser exercido no prazo previsto em lei.

Caso a composição civil reste frustrada, será facultada ao ofendido a representação em audiência, sendo que, querendo, poderá apresentá-la verbalmente sendo está reduzida a termo na própria audiência. Ainda, caso não represente em audiência de composição civil, poderá representar em momento oportuno.

Para Maria Lúcia Karam (2004, p. 108):

Quando o ofendido comparece à audiência preliminar, prevista na regra do art. 72 da Lei 9.099/95, pretendendo obter a composição dos danos civis resultantes da conduta alegadamente configuradora de infração penal de menor potencial ofensivo, para, assim, obter título a ser executado no juízo

cível, está ele, aí também, pedindo ao Estado a pretensão de atividade jurisdicional e, portanto, ajuizando uma demanda.

A composição civil é oportunizada durante a audiência preliminar prevista no artigo 72, da Lei n. 9.099/95, onde o juiz esclarecerá a possibilidade de realização da reparação dos danos cíveis, bem como da aceitação da proposta de aplicação imediata da pena não privativa de liberdade.

O segundo instituto apresentado pelo CTB é a transação penal que no entendimento de Cezar Roberto Bitencourt possui algumas características principais (2011, p. 694-696): primeiramente ela é *personalíssima*, ou seja, só ocorrerá com a anuência e interesse do próprio acusado, razão em que ninguém poderá requerer em nome dele; é *voluntária*, pois trata do reconhecimento do cometimento do delito e a intenção exclusiva em cumprir com a penalidade; é revestida de *formalidade*, porquanto para sua homologação é necessária na presença do juiz, promotor de justiça e defensor, em audiência; e, ainda, é *tecnicamente assistida*, ou seja, o defensor constituído deverá deixar claro ao acusado os prós e contras da transação penal, deixando-o ciente das questões processuais.

A transação penal nada mais é do que uma proposta de conciliação apresentada pelo Ministério Público ao acusado, aplicando-se outra penalidade que não seja privativa de liberdade, antes mesmo de oferecer a denúncia.

Este instituto beneficia o acusado, pois, em caso de adesão, possibilitará que o promotor de justiça não instaure a respectiva ação penal em seu desfavor. Contudo, o acusado estará declarando que reconhece a existência e o cometimento do delito, assumindo a culpa sem a possibilidade de discussão em momento posterior.

No entendimento de Maria Lúcia Karam (2004, p. 89-90):

A apresentação da “proposta de transação” – ou melhor, a apresentação da demanda, em que veicula a pretensão punitiva, surgida diante da alegada prática da infração penal de menor potencial ofensivo, que o autor da ação penal condenatória pretende ver satisfeita, com a imposição antecipada de uma pena não privativa de liberdade -, venha por escrito, em cota nos autos, ou oralmente na audiência preliminar, estará contida no bojo de uma petição inicial, pouco importando que esta seja denominada de denúncia, nem receba qualquer outra denominação específica no texto legal.

A proposta de transação poderá ser revestida de formalidade ou não, o que importa é que a aceitação ou a negativa seja declarada formalmente nos termos

exigidos pela lei. O Ministério Público proporá a pena não privativa de liberdade que poderá consistir na pena de multa (pecuniária) ou em algumas das penas restritivas de direito previstas no artigo 43 do CPB, com exceção dos tipos penais em que a lei não permita, expressamente, a aplicação de tais penalidades.

Referido instituto jurídico encontra-se previsto no artigo 76 da Lei nº. 9.099/95, dos juizados especiais (BRASIL, 2016f):

Art. 76. Havendo representação ou tratando-se de crime de ação penal pública incondicionada, não sendo caso de arquivamento, o Ministério Público poderá propor a aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multas, a ser especificada na proposta.

§ 1º Nas hipóteses de ser a pena de multa a única aplicável, o Juiz poderá reduzi-la até a metade.

O presente dispositivo prevê a possibilidade do Ministério Público apresentar a proposta de transação penal nos casos em que couber a iniciativa, ou seja, apenas as ações penais públicas incondicionadas de representação da vítima. Ainda, quando o órgão ministerial apresentar a proposta apenas de pena de multa, o juiz o optara pela redução dos valores até a metade.

Conforme o parágrafo segundo do mesmo disposto (BRASIL, 2016f):

§ 2º Não se admitirá a proposta se ficar comprovado:

I - ter sido o autor da infração condenado, pela prática de crime, à pena privativa de liberdade, por sentença definitiva;

II - ter sido o agente beneficiado anteriormente, no prazo de cinco anos, pela aplicação de pena restritiva ou multa, nos termos deste artigo;

III - não indicarem os antecedentes, a conduta social e a personalidade do agente, bem como os motivos e as circunstâncias, ser necessária e suficiente a adoção da medida.

A lei dos juizados especiais criminais também prevê impedimentos para a aplicação da transação penal, sendo que, o apenado não fará juiz ao benefício nos casos em que já for condenado por sentença condenatória que aplicou penal privativa de liberdade.

Nesse aspecto, vê-se que esta foi uma medida de cautela, impossibilitando o cometimento de crime novo mais gravoso – comumente fixado em pena privativa de liberdade – por conhecimento do apenado que poderá sempre transformá-la em outros tipos de pena. Assim, a lei já previa tal situação, prevenindo que ela aconteça.

Além disso, a Lei 9.099/95 determina que o apenado não deva ser beneficiado duas vezes com a transação penal, no lapso temporal de 5 (cinco) anos. Como demonstra Cezar Roberto Bitencourt (2011, p. 698): “É uma espécie de tempo depurador, esperando-se do autor do fato que, pelo menos por cinco anos, não volte a envolver-se com infrações penais, justificando a benevolente compressão estatal”.

Ainda, a lei, em seu parágrafo 2<sup>a</sup>, inciso II, deixa claro que a transação penal deverá ser apresentada analisando os aspectos subjetivos do apenado, tais como: avaliação de antecedentes criminais, conduta social, personalidade do agente e as circunstâncias e os motivos do delito.

Os demais parágrafos do artigo 76 da lei dos juizados especiais, assim dispõem (BRASIL, 2016f):

§ 3º Aceita a proposta pelo autor da infração e seu defensor, será submetida à apreciação do Juiz.

§ 4º Acolhendo a proposta do Ministério Público aceita pelo autor da infração, o Juiz aplicará a pena restritiva de direitos ou multa, que não importará em reincidência, sendo registrada apenas para impedir novamente o mesmo benefício no prazo de cinco anos.

§ 5º Da sentença prevista no parágrafo anterior caberá a apelação referida no art. 82 desta Lei.

§ 6º A imposição da sanção de que trata o § 4º deste artigo não constará de certidão de antecedentes criminais, salvo para os fins previstos no mesmo dispositivo, e não terá efeitos civis, cabendo aos interessados propor ação cabível no juízo cível.

A proposta de transação penal dependerá da homologação judicial, sendo que a sentença proferida pelo juiz não constará para fins de reincidência, ou seja, o acusado não perderá a primariedade, nem ao menos será registrada na certidão de antecedentes criminais, apenas servirá para impedir que nova transação penal seja concedida dentro do prazo de 5 (cinco) anos. Além disso, da sentença de homologação da transação penal, caberá apelação à turma recursal, nos termos do artigo 82, da lei dos juizados especiais (Lei n. 9.099/05).

O CTB também prevê a utilização da norma prevista no artigo 88 da lei dos juizados especiais, tratando-se da exigência da representação da vítima no que tange aos delitos de lesões corporais. Tal dispositivo assim dispõe (BRASIL, 2016f): “Além das hipóteses do Código Penal e da legislação especial, dependerá de representação ação penal relativa aos crimes de lesões corporais leves e lesões culposas”.

Sobre o assunto, entendimento de Ada Pellegrini Grinover (2005, p. 226):

A transformação da ação penal pública incondicionada em ação pública condicionada significa despenalização. Sem retirar o caráter ilícito do fato, isto é, sem descriminalizar, passa o ordenamento jurídico a dificultar a aplicação da pena de prisão. De duas formas isso é possível: a) transformando-se a ação pública em privada; b) ou transformando-se a ação pública incondicionada em ação condicionada. Sob a inspiração da mínima intervenção penal, uma dessas vias despenalizadoras (a segunda) foi acolhida pelo artigo 88 da Lei 9.099/95.

Nesse sentido que CTB exige a representação da vítima, nos casos de lesão corporal culposa de trânsito, sendo tal ação classificada como ação penal pública condicionada podendo, inclusive, a vítima oferecer a representação ou não, na audiência preliminar de composição cível, com já estudado anteriormente.

Outro instituto judicial cabível nos crimes de trânsito é a suspensão condicional do processo, que está prevista no artigo 89 da Lei n. 9.099/95. Tal suspensão é também chamada de *sursis*, que significa suspender a execução da sentença proferida pelo juízo de conhecimento, até que o acusado cumpra as condições impostas pelo juiz da execução, em audiência admonitória.

Para o ilustre doutrinador Damásio de Jesus (2014, p. 661):

O réu não inicia o cumprimento da pena, fincando em liberdade condicional, por um período, chamado período de prova, que varia de dois a quatro anos. Se o juiz marca o prazo de dois anos, quer dizer que o condenado ficará durante esse período em observação. Se não praticar nova infração e cumprir com as condições impostas pelo juiz, este, ao final do período de prova, determinará a extinção da pena que se encontrava com sua execução suspensa. Se durante o período de prova houver revogação do *sursis* o condenado cumprirá a pena que se achava com a execução suspensa.

O Ministério Público, no momento em que oferecer a denúncia, poderá apresentar a proposta de suspensão condicional do processo. Sendo que nos casos dos juizados especiais, tal instituto será aplicado apenas em crimes em que a pena mínima for igual ou inferior a 1 (um) ano, quando presentes os requisitos da suspensão condicional da pena prevista no artigo 77 do CPB, tendo como pressuposto a inexistência de processo ou condenação por outro crime (*caput*, artigo 89, BRASIL, 2016f).

Considerando que a maioria dos crimes de trânsito possuem a pena mínima igual ou inferior a 1 ano, com exceção do homicídio culposo (artigo 302, do CTB), a suspensão condicional do processo, em via dos juizados especiais

criminais, será mais utilizada. Já no caso do homicídio culposo, poderá haver a suspensão condicional do processo, contudo, na forma prevista no CPB, qual seja (BRASIL, p. 2016b):

Art. 77 - A execução da pena privativa de liberdade, não superior a 2 (dois) anos, poderá ser suspensa, por 2 (dois) a 4 (quatro) anos, desde que:

I - o condenado não seja reincidente em crime doloso;

II - a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e personalidade do agente, bem como os motivos e as circunstâncias autorizem a concessão do benefício;

III - Não seja indicada ou cabível a substituição prevista no art. 44 deste Código.

§ 1º - A condenação anterior a pena de multa não impede a concessão do benefício.

§ 2º - A execução da pena privativa de liberdade, não superior a quatro anos, poderá ser suspensa, por quatro a seis anos, desde que o condenado seja maior de setenta anos de idade, ou razões de saúde justifiquem a suspensão.

Analisando o disposto no *caput* do artigo supramencionado, o acusado poderá aderir à suspensão condicional do processo apenas no caso em que a pena fixada não for superior a 2 (dois) anos, e considerando que o homicídio culposo, previsto na legislação de trânsito, possui pena mínima de 2 (dois) anos e máxima de 4 (quatro) anos, o apenado só fará jus ao benefício quando o juiz fixar a pena no mínimo previsto.

Na aplicação da suspensão no que tange aos crimes de menor potencial ofensivo, o juiz determinará a paralização do processo mediante as condições previstas pela lei, conforme a seguir (BRASIL, 2016f):

Art. 89. [...]

§ 1º Aceita a proposta pelo acusado e seu defensor, na presença do Juiz, este, recebendo a denúncia, poderá suspender o processo, submetendo o acusado a período de prova, sob as seguintes condições:

I - reparação do dano, salvo impossibilidade de fazê-lo;

II - proibição de frequentar determinados lugares;

III - proibição de ausentar-se da comarca onde reside, sem autorização do Juiz;

IV - comparecimento pessoal e obrigatório a juízo, mensalmente, para informar e justificar suas atividades.

O acusado, em audiência própria, se comprometera em, durante o período de prova fixado pelo juiz, cumprir as determinações fixadas, sendo elas a reparação do dano, proibição de manter-se em certos lugares, manter-se na

comarca onde reside, e comparecer mensalmente em juízo para apresentar justificção.

Acerca da extinção da punibilidade entende o doutrinador Cezar Roberto Bitencourt (2011, p. 724):

Se decorrer o período de prova, sem revogação, o juiz declarará extinta a punibilidade. Se eventualmente o juiz não declarar essa extinção, ela ocorrerá igualmente, pois a causa extintiva não é o despacho inicial, mas o decurso do prazo sem revogação. Isso traz como consequência que o processo que estivera suspenso não mais poderá ser instaurado, uma vez que se operou a extinção da punibilidade, embora não catalogada no art. 107, mas prevista no art. 89. § 5º, dessa lei em exame.

Assim, salvo caso de revogação da suspensão condicional do processo, após o tempo de prova, fixado pelo juiz, a pena será declarada extinta pelo cumprimento do compactuado, pelo simples decurso do prazo, dentro das exigências propostas. Via de consequência o processo se encerrará, sendo determinado seu arquivamento.

Segundo dispõe o artigo 291, parágrafo 1º do CTB, sobre os institutos trabalhados (BRASIL, 2016c):

§ 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:

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).

Como se vê do dispositivo citado, a Lei n. 11.705/08 entrou em vigor, incluindo exceções à aplicação dos institutos. A redação original que não possuía dos incisos abria brechas para que o condenado por alguns crimes dolosos também pudessem tentar conciliação cível, transação penal com exigência de representação.

Sendo assim, aos crimes de direção sobre a influência de álcool ou de substância de efeitos análogos (art. 306 do CTB), participação de corridas, disputas ou competições sem autorização (art. 308 do CTB) não cabem os benefícios da lei

dos juizados, bem como nos casos de transitar em velocidade máxima da permitida em vias em 50 km/h.

Diante do trabalhado no presente capítulo, viu-se que o motorista profissional, condenado por crimes culposos na direção de veículo automotor, ou seja, o homicídio culposo (art. 302, do CTB) e a lesão corporal culposa (art. 303, do CTB) que preveem a pena de suspensão do direito de dirigir, também está sujeito aos benefícios da composição cível, transação penal e suspensão condicional do processo, no que tange a pena privativa de liberdade prevista no tipo, desde que haja a representação da vítima nos casos de lesão corporal culposa de trânsito.

Além disso, foram apresentados alguns aspectos da sentença penal condenatória, a natureza dessa decisão judicial e os efeitos que gera ao apenado, bem como a sociedade. Viu-se que existem efeitos *primários*, que são as penas consequentes da sentença e os efeitos *secundários* que poderão ser subdivididos em *penais*, aqueles previstos nos CPB de maneira geral e os *extra penais* que também são classificados, pela própria legislação penal, em *genéricos* e *específicos*, sendo os primeiros previstos no artigo 91 que são os de âmbito cível e abrangem todas as formas de crimes, e os segundo, apresentados pelo artigo 92, são consequência de condenação por crimes previstos em legislação específica ou que decorrerem de alguma condição do condenado.

De igual modo foi abordado que o efeito específico previsto no artigo 92, inciso III, é aplicado nos casos de homicídio culposo de trânsito, não abrangendo o tipo penal previsto no CTB, bem como não podendo esse efeito ser confundido com a segunda pena prevista no homicídio culposo na direção de veículo automotor, qual seja a suspensão do direito de dirigir.

Concluídos os aspectos penais e processuais dos quais o motorista profissional será submetido, serão estudados no próximo capítulo algumas características das normas constitucionais e seus efeitos consequentes, como forma de análise do princípio do livre exercício profissional, facilitando a compreensão entre esta premissa constitucional e a suspensão do direito de dirigir prevista na legislação de trânsito.

Posteriormente será apresentado um breve resumo histórico do recuso extraordinário n. 607107, colhendo-se as razões e fundamentações apresentadas pela defesa e acusação e, ainda, serão apresentadas as eventuais hipóteses de decisão pelo STF, do tema que aqui está em discussão.

## **4 A CONSTITUIÇÃO FEDERAL E O PRINCÍPIO DO LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL**

A constituição, como a própria nomenclatura revela, é a lei maior que organiza um Estado. É a constituição que estabelece as formas de governo, a estrutura estatal, a competência de cada órgão público, bem como, e não menos importante, os direitos fundamentais do cidadão.

Nesse sentido, no entendimento de Paulo Bonavides (2006, p.36):

Em suma, o estabelecimento de poderes supremos, a distribuição de competência, a transmissão e o exercício da autoridade, a formulação dos direitos e das garantias individuais e sociais são o objeto do Direito Constitucional Contemporâneo.

Sendo a constituição a lei maior, a mesma deve ser cumprida por todos os poderes que compõe um Estado: executivo, legislativo e judiciário, principalmente se tratando de um Estado Democrático de Direito, como o Brasil.

A principal razão para a existência de uma constituição democrática está na necessidade de estruturação estatal segura, bem como na consolidação de garantias e direitos fundamentais no âmbito coletivo e individual. Trata o jurista Frank I. Michelman, sobre a constituição (2009, p. 255-256):

Constituições, para ser mais exato, são normas reguladoras de uns tipos especiais, que definem os termos e condições para a elaboração e a execução de outras leis. Normalmente, embora não de forma necessária, alguns desses termos e condições são positivados na forma de um catálogo de direitos: uma lista de certos direitos dos indivíduos, que são considerados direitos jurídicos, e não apenas exigências morais de segundo plano, para que esses interesses sejam respeitados pelo menos negativamente, e talvez assegurados e garantidos positivamente pelo Poder Legislativo e outras ações em curso.

A soberania da atual constituição brasileira está firmada em uma de suas principais funções que é de controle constitucional, pois, é a partir do disposto na carta magna que as leis infraconstitucionais serão baseadas para a inexistência de conflitos principiológicos. Para Alexandre de Moraes (MORAIS, 2011, p.729):

A existência de um escalonamento normativo é pressuposto necessário para a supremacia constitucional, pois, ocupando a constituição a hierarquia do sistema normativo, é nela que o legislador encontrará a forma de elaboração legislativa e o seu conteúdo.

Ou seja, as normas constitucionais ou os direitos previstos pela constituição, são elementos norteadores e basilares para a criação das leis infraconstitucionais. Toda lei, ao passar pelo processo legislativo, precisa ser adequada mediante os termos estabelecidos pela carta magna.

Diante disso, para melhor elucidação do princípio do livre exercício profissional em conflito com a suspensão do direito de dirigir, serão trabalhados conceitos acerca da norma constitucional e sua aplicação, oportunidade em que, especificamente, será analisado o princípio constitucional bem como seus efeitos.

Em um segundo momento, será realizada uma breve análise da lei nº 13.103/15, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, as qualificações exigidas e os direitos concedidos ao profissional. Após, será apresentada uma linha histórica do recurso extraordinário n. 607107, bem como, serão agregadas possíveis hipóteses de resolução do tema pelo STF, baseando-se em doutrina e em entendimentos jurisprudenciais.

#### 4.1 A NORMA CONSTITUCIONAL E SUA EFICÁCIA

O Constitucionalista José Joaquim Gomes Canotilho sustenta que uma constituição pode possuir a forma moderna ou histórica. De acordo com o ilustre doutrinador (2003, p.52-53):

Por constituição moderna entende-se a ordenação sistemática e racional da comunidade política através de um documento escrito no qual se declaram as liberdades e os direitos e se fixam nos limites do poder político. [...] Por constituição em sentido histórico entender-se-á o conjunto de regras (escritas ou consuetudinárias) e de estruturas institucionais conformadoras de uma dada ordem jurídico-política num determinado sistema político-social.

Percebe-se que ao se tratar da forma moderna, o sistema político vai se adaptando aos aspectos dela, pois a principal característica é limitar o poder estatal de violar direitos essenciais à vida humana, assim como garantir a liberdade e a igualdade defendidas pela constituição.

Em se tratando do modelo constitucional histórico, considera-se que a constituição foi criada baseando-se no sistema político vigente, onde o conteúdo da norma é influenciado pelo regime político vivido pela nação, assim como a constituição brasileira é regida pela democracia.

De acordo com Luís Fernando Barzotto, entende-se que (2003, p. 27):

A democracia, ao contrário de regimes autocráticos, em que a vontade do líder funciona como princípio de organização do poder, necessita do direito para estruturar-se como regime de governo. Do mesmo modo, como a democracia é um regime de governo voltado para todo o povo, as decisões democráticas fundamentais tendem a expressar-se na forma de regras genéricas e abstratas, as leis. E ainda, como as funções executivas e judiciais devem conformar-se à deliberação popular, a lei determinada pelo povo deve ser o guia das decisões sobre os casos concretos. Os membros do povo e dos órgãos de poder devem ter a possibilidade de recorrer a um terceiro imparcial para verificar se o direito que disciplina o funcionamento e do poder democrático e que é o produzido por este poder está sendo obedecido.

Nesse aspecto, a democracia enquadra-se em uma sociedade que valoriza direitos fundamentais e direitos sociais, ela é baseada na vontade do povo que deve ser considerada em todos os atos do Estado que adere a este regime, seja no momento da aplicação das leis ou em sua criação.

Segundo Alexsander Fernandes Mendes: (2010, p. 94):

A constituição, nada obstante garantidora de uma gama considerável de direitos e garantias, sofre grave crise de eficácia. A promessa delineada pelo texto não se efetiva no mundo fático. Daí a necessidade premente de pesquisa e aplicação de categorias que impulsionem e propaguem a efetividade da Constituição. Nesse diapasão, a teoria de classificação das normas constitucionais. Com efeito, a efetividade da Constituição, a par de outros importantes fatores, depende dos elementos interpretativos utilizados pelo operador jurídico-político, no ato de sua aplicação, às hipóteses concretas. Há de se buscar, assim, critérios que proporcionem, de forma racional, a concretização da Constituição.

Há de se falar que as normas constitucionais devem ser interpretadas e aplicadas no caso concreto, para que não passem de mera disposição do poder constituinte. Ao criar a norma maior, o poder que constituirá a constituição trabalha para que os princípios e valores nela expostos sejam cumpridos de forma completa e efetiva.

No entender de Maria Helena Diniz (2003, p. 38):

[...] a eficácia seria a aptidão técnica da norma constitucional para produzir efeitos jurídicos. A eficácia é aqui empregada no sentido jurídico, ligando-se às condições de atuação da norma constitucional ou de sua dependência de outras normas para tanto, prescindindo da relação para os comportamentos de fato ocorridos, não vendo nenhuma influência entre a sua obediência efetiva e a real possibilidade de produção de efeitos. Terá *eficácia jurídica* a norma constitucional que, tecnicamente, tiver condições de *aplicabilidade*,

podendo, então, produzir seus próprios efeitos de direito. *Eficácia jurídica* indica, tão-somente, a mera possibilidade da aplicação da norma.

Dizer que uma norma jurídica é eficaz, significa dar a ela o reconhecimento de que existe na prática, ou seja, que produz consequências jurídicas e sociais. O ilustre doutrinador José Afonso da Silva, classificou as normas constitucionais de maneira excelente apresentando a *tríplice característica das normas constitucionais quanto à eficácia e aplicabilidade* (2015, p. 81).

Inicialmente o autor classifica a eficácia do direito como sendo: *social e jurídica* (2015, p. 66):

[...] Tratando-se de normas jurídicas, se fala em eficácia social em relação à efetividade, porque o produto final objetivado pela norma se consubstancia no controle social que ela pretende, enquanto a eficácia jurídica é apenas a possibilidade de que isso venha a acontecer. Os dois sentidos da palavra *eficácia*, acima apontados, são, pois, diversos. Uma norma pode ter eficácia jurídica sem ser socialmente eficaz, isto é, pode gerar certos efeitos jurídicos, como, por exemplo, o de revogar normas anteriores, e não ser efetivamente cumprida no plano social. Mas percebe-se que, apensar disso, os sentidos são conexos.

Assim sendo, a eficácia social dá à norma a importância de poder adequar-se à realidade, significa que o texto legal gera influência no mundo externo regulando seus conflitos. Já no contexto da norma de eficácia jurídica, significa dizer que a norma está pronta para produzir efeitos, podendo até já produzir efeitos revogando normas que vigoravam anteriormente.

Em se tratando da tríplice característica das normas constitucionais o referido autor apresenta a seguinte classificação (2015, p. 81-82):

Em vez, pois, de dividir as normas constitucionais, quanto à eficácia e aplicabilidade, em dois grupos, achamos mais adequado considera-las sob tríplice característica, discriminando-as em três categorias: I – *normas constitucionais de eficácia plena*; II – *normas constitucionais de eficácia contida*; III – *normas constitucionais de eficácia limitada ou reduzida*. Na primeira categoria incluem-se todas as normas que, desde a entrada em vigor da constituição, produzem todos os seus efeitos essenciais (ou têm possibilidade de produzi-los), todos os objetivos visados pelo legislador constituinte, porque este criou, desde logo, uma normatividade para isso suficiente, incidindo direta e imediatamente sobre a matéria que lhes constitui objeto.

O autor classifica as normas constitucionais pelo momento de sua eficácia. As normas de eficácia plena são as normas que produzem efeitos jurídicos

no momento que passam a vigorar. O constituinte cria as normas constitucionais para que elas gerem efeitos imediatos, ele utiliza de todos os mecanismos essenciais para esse fim.

Nesse sentido, no entendimento de Maria Helena Diniz (2003, p. 114):

São plenamente eficazes, as normas constitucionais que forem idôneas, desde sua entrada em vigor, para disciplinarem as relações jurídicas ou o processo de sua efetivação, por conterem todos os elementos imprescindíveis para que haja a possibilidade de produção imediata dos efeitos previstos, já que, apesar de suscetíveis de emenda, não requerem normação subconstitucional subsequente. Podem ser imediatamente aplicadas. Consistem, por exemplo, nos conceitos que contenham proibições, confirmam isenções, prerrogativas e que não indiquem órgãos ou processos especiais para sua execução.

As normas de eficácia plena são as normas que não necessitam de complementação da lei infraconstitucional, o legislador não estabelece que deva existir outra lei para tratar determinado tema. A maioria dos dispositivos contidos na Constituição Federal de 1988 possuem eficácia plena e aplicabilidade imediata.

O doutrinador José Afonso da Silva cita como exemplo de dispositivos que possuem eficácia desde o momento que entraram em vigor (2015, p. 88): a *competência da União* (arts. 21) os artigos da *competência Estadual e Municipal* (arts. 25 a 28, 29 e 30) bem como os artigos que repartem as *competências tributárias* (arts. 145, 153, 155 e 156).

A análise das normas de eficácia contida ficará para um segundo momento, pois é a classe que o princípio do livre exercício profissional está enquadrado. Fala-se, então, do terceiro item normativo classificado por José Afonso da Silva: as normas constitucionais de eficácia limitada ou reduzida.

Segundo o autor supracitado (2015, p. 82):

As normas do terceiro grupo são todas as que não produzem, com a simples entrada em vigor, todos os seus efeitos essenciais, porque o legislador constituinte, por qualquer motivo, não estabeleceu, sobre a matéria, uma normatividade para isso bastante, deixando essa tarefa ao legislador ordinário ou a outro órgão do estado.

As normas constitucionais classificadas como de eficácia limitada ou reduzida, são os dispositivos constitucionais que necessitam de legislação complementar para que produzam aplicabilidade. Sendo que, para que essas

normas sejam colocadas em prática no mundo jurídico, seria necessário que o legislador estabelecesse todas as diretrizes necessárias para efetividade.

Nesse sentido, na concepção de Luis Roberto Barroso (2015, p. 88):

Normas de eficácia limitada são as que não receberam do constituinte normatividade suficiente para sua aplicação, o qual deixou ao legislador ordinário a tarefa de completar a regulamentação das matérias nelas traçadas em princípio ou esquema.

Para facilitar a compreensão acerca de tais normas, o doutrinador José Afonso da Silva criou duas classes de normas constitucionais de eficácia limitada ou reduzida (2015, p. 116): “a) as definidoras de princípio institutivo ou organizado [...]; b) as definidoras de princípio programático”

As definidoras de princípios institutivos são normas em que o legislador constituinte instituiu critérios prévios para que o legislador ordinário, ou seja, aquele que criará a lei infraconstitucional, defina os parâmetros mais específicos, levando em consideração os aspectos gerais contidos na constituição.

Nesse sentido trata José Afonso da Silva (2015, p. 123):

O legislador constituinte reconhece a conveniência de disciplinar certa matéria relativamente à organização de instituições constitucionais, mas, ao mesmo tempo, por razões várias, e até de pressão, limita-se a traçar esquemas gerais (princípios, como começo) sobre o assunto, incumbindo ao legislador ordinário a complementação do que foi iniciado, segundo a forma, os critérios, os requisitos, as condições e as circunstâncias previstos na norma mesma. Conforme já observamos, essas normas deixam menor ou maior campo à atuação discricionária do legislador ordinário, mas sempre há um mínimo que um poder mais elevado – o constituinte – quer ver atendido; quando mais não seja, abre-se, ao menos, uma possibilidade para o órgão legislativo atuar de certa forma.

Como exemplo, pode-se selecionar o dispositivo constitucional (BRASIL, 2016a): “art. 113: A lei disporá sobre a constituição, investidura, jurisdição, competência, garantias e condições de exercício dos órgãos da justiça do trabalho, assegurada a paridade de representação de trabalhadores e empregadores.”

Desse modo, essa espécie de norma traduz a intenção do legislador constituinte em garantir a segurança jurídica de determinado tema, principalmente no que tange aos critérios de organização das chamadas instituições constitucionais, cabendo ao poder legislativo regulamentar os pormenores.

No que tange às normas constitucionais de princípio programático, o entendimento de Maria Helena Diniz (2003, p. 118):

As normas constitucionais programáticas são as em que o constituinte não regula diretamente os interesses ou direitos nelas consagrados, limitando-se a traçar princípios a serem cumpridos pelos poderes públicos (Legislativo, Executivo e Judiciário).

Normas constitucionais de princípio programático são aquelas que possuem princípios previstos na constituição e pré-estabelecidos em seu dispositivos. O constituinte não trata especificamente da matéria que o legislador deve levar em consideração ao criar a lei, mas sim de determinados princípios.

Para o doutrinador José Afonso da Silva (2015, p. 160):

Como normas de eficácia limitada, sua aplicação plena, relativamente aos interesses essenciais que exprimem os princípios genéricos e esquemáticos, depende da emissão de uma normatividade futura, em que o legislador ordinário, integrando-lhe a eficácia, mediante lei ordinária (a Constituição vigente, pelo menos esse aspecto, foi sábia em não exigir a integração por meio de lei complementar, em sentido próprio), lhes dê capacidade de execução em termos de regulamentação daqueles interesses visados. Muitas, contudo, podem ser aplicadas independentemente de lei, por meio de outras providências, como aquela que visa ao amparo da cultura pelo Estado.

No que se refere às normas de eficácia contida, tem-se como dispositivos constitucionais que não dependem de legislação posterior para possuir aplicabilidade imediata. O legislador ordinário criará lei infraconstitucional que estabeleça as regras restritivas, especificamente, do tema abordado pela constituição.

Para o ministro Luís Roberto Barroso (2009, p. 88):

Normas de eficácia contida são as normas que receberam, igualmente, normatividade suficiente para reger os interesses de que cogitam, mas preveem meios normativos (leis, conceitos genéricos etc.) que lhes podem reduzir a eficácia e aplicabilidade.

Esse tipo de normas são suficientes e geram aplicabilidade imediata, contudo, estão condicionadas a gerar efeitos apenas após criação da lei infraconstitucional. Desse modo, enquanto o referido dispositivo ou lei não entrar em vigor, a norma será apenas aplicável, possuindo real eficácia a determinação constitucional em sua integralidade.

No entender de Maria Helena Diniz (2003, p. 116):

Sua possibilidade de produzir efeitos é mediata, pois, enquanto não for promulgada aquela lei complementar ou ordinária, não produzirão efeitos positivos, mas terão eficácia paralisante de efeitos de normas precedentes incompatíveis e impeditiva de qualquer conduta contrária ao que estabelecem. Não receberam, portanto, do constituinte normatividade suficiente para sua aplicação imediata, porque ele deixou ao Legislativo a tarefa de regulamentar a matéria; logo, por esta razão, não poderão produzir todos os seus efeitos de imediato, porém tem aplicabilidade mediata, já que incidirão totalmente sobre os interesses tutelados, após o regramento infraconstitucional.

Assim, norma que possui eficácia contida, significa dizer que a produção de efeitos ficará restrita com a criação da lei pelo legislador ordinário. Nesse vértice, a informação contida no dispositivo terá aplicabilidade de esfera jurídica, ou seja, deverá ser respeitada pelo legislador, pela posição hierarquicamente privilegiada da carta magna.

No conceito de José Afonso da Silva (2015, p. 102):

Isso implica o surgimento de um grupo de normas constitucionais diferentes das de eficácia plena e das de eficácia limitada, exigindo tratamento à parte, porque, conquanto se pareçam com aquelas (são de aplicabilidade imediata) sob o aspecto da aplicabilidade, delas se distanciam pela possibilidade de contenção de sua eficácia, mediante legislação futura ou outros meios; e, se se assemelham às de eficácia limitada pela possibilidade de regulamentação legislativa, destas se afastam sob o ponto de vista da aplicabilidade e porque a intenção do legislador tem sentido exatamente contrário: restringe o âmbito de sua eficácia e aplicabilidade, em vez de ampliá-lo, como se dá com as de eficácia limitada.

Vê-se que as normas constitucionais, enquanto não sujeitadas a lei infraconstitucional restritiva, possuirão eficácia e aplicabilidade plena, diferenciando-se das normas de eficácia limitada, pois nesta última a eficácia será estendida por conta da legislação ulterior e não contida, como naquela. Como exemplo de norma de eficácia contida tem-se o princípio do livre exercício profissional, previsto na Constituição Federal de 1998.

Assim, para melhor explanação do tema abordado neste trabalho, no tópico seguinte serão analisados os efeitos e características específicas deste princípio, para que em momento mais conclusivo, seja trabalhada a relação com a suspensão do direito de dirigir, bem como com a discussão existente no recurso extraordinário n. 607107.

## 4.2 O LIVRE EXERCÍCIO PROFISSIONAL COMO UM PRINCÍPIO FUNDAMENTAL NORTEADOR

Para uma análise mais profunda do tema, se faz necessária uma interpretação minuciosa da Constituição Federal de 1988, que dispõe no artigo 5º, inciso XIII, rol dos direitos e garantias fundamentais, o direito de todos brasileiros e estrangeiros em praticarem livremente as profissões ou ofícios que escolherem, estabelecidas as qualificações de tal exercício, em lei específica.

Conforme o texto constitucional (BRASIL, 2016a):

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

XIII – é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer.

Do dispositivo acima citado, tem-se o princípio do livre exercício profissional que tem o objetivo de garantir às pessoas a não intervenção do Estado em suas relações de trabalho, bem como no exercício de suas aptidões e convicções de vida.

Segundo o entendimento de Uadi Lammêgo Bulos (2008, p. 175):

O dispositivo assegura, também, o direito de exercer o que foi escolhido, longe das interferências do Poder Público, ao qual não deverá competir o exercício desta ou daquela função. Além do mais, na prática, a liberdade prevista neste inciso não se constata em relação à maioria das pessoas, muitas das quais desempregadas, sem qualquer opção de vida.

Vê-se a relevância dada à faculdade do profissional em decidir sua rotina de labor, haja vista a previsão legal na carta magna de tal determinação subjetiva, considerando ainda que está disposta no rol de garantias individuais.

Para o doutrinador José Afonso da Silva, em sua obra *Curso de Direito Constitucional Positivo*, no que tange o referido princípio (2011, p. 257):

O teor do dispositivo, de si, já demonstra que estamos diante de simples *direito individual*, não aquilo que a doutrina chama liberdade do conteúdo social, pois que ali não se garante o trabalho, não se assegura o conteúdo do trabalho, nem a possibilidade de trabalho, nem o emprego nem tampouco as condições materiais para a investidura num ofício ou para a aquisição de qualquer profissão. Isso, sim, seria direito social.

Claramente o doutrinador busca apresentar a diferença entre direito social e individual. A constituição não está dispondo de uma liberdade coletiva ou geral, pois, se assim fosse, tal normativa estaria presente no capítulo de direitos sociais (capítulo II, art 6º e seguintes), não no das liberdades individuais.

Nesse aspecto, não se está garantindo um direito coletivo, mas sim a liberdade do cidadão, individualmente, pois possui a garantia em escolher o ofício que lhe convier, sem a interferência Estatal. Não se discute que possui direito em exercer determinada profissão, mas sim que detém a faculdade de optar por ela.

O doutrinador Ingo Wolfgang Sarlet, denominou o princípio do livre exercício constitucional como proteção da liberdade da profissão, e sobre tal liberdade entende (2016, p. 540):

Assim, o âmbito de proteção da liberdade de profissão há de ser tomado em sentido amplo, compreendendo, na condição de direito defesa (direito negativo), a liberdade de não ser impedido de escolher e exercer qualquer profissão para a qual se tenham atendido os requisitos necessários, mas também o direito de não ser compelido (forçado) a escolher e exercer determinada profissão. No âmbito da sua função defensiva, o que está em cauda, portanto, é assegurar ao indivíduo a possibilidade de uma realização autônoma das condições materiais de sua própria existência e desenvolvimento, mediante uma blindagem contra uma intervenção e regulação indevida e desnecessária por parte do Estado.

Conforme essa argumentação doutrinária vê-se que a liberdade de profissão possui dois tipos principais de proteção. A primeira delas encontra-se na posição de defesa do indivíduo, garantindo à pessoa o direito de escolher o ofício, com já abordado, mas também a ideia de que o profissional não pode ser obrigado a realizar função diversa à escolhida.

Nesse sentido, a função defensiva deste princípio faz com o que o Estado não interfira no poder de preferência do cidadão nem ao menos proíba de que ele exerça profissão, desde que lícita.

Para José Afonso da Silva (2011, p. 257):

O dispositivo confere liberdade de escolha de trabalho, de ofício e de profissão, de acordo com as propensões de cada pessoa e na medida em que a sorte e o esforço próprio possam romper as barreiras que se antepõem à maioria do povo. Confere, igualmente, a liberdade de exercer o que fora escolhido, no sentido apenas de que o Poder Público não pode constranger a escolher e a exercer outro.

Faz-se, também, uma observação social do tema, pois se entende que o legislador constituinte fez questão em garantir a liberdade de escolha profissional, pois além de assegurar o bem estar social do profissional, fará com que ele sinta-se motivado à vencer as barreiras impostas pelo mercado de trabalho.

Já no aspecto positivo, Ingo Wolfgang Sarlet entende que (2016, p. 541):

Numa perspectiva positiva, a liberdade de profissão guarda relação com o direito ao trabalho e o direito à educação, no sentido de um direito à obtenção dos requisitos legais para o exercício profissional e de um direito de igualdade de condições no que diz com acesso às profissões. [...] Muito embora a liberdade de profissão não se confunda com o direito do trabalho não pode implicar esvaziamento da liberdade de profissão, ou seja, o Estado não pode impor ou impedir determinada atividade apenas com base no pretexto da realização do direito do trabalho.

Assim, a liberdade de profissão, além de trazer a garantia defensiva, ou seja, aquela que ocorre quando há a ameaça de violação do direito, possui o aspecto positivo, num sentido mais amplo da palavra, como uma segurança não à um indivíduo, mas sim como um direito de toda coletividade.

Ao exemplificar essa liberdade, dispõe o doutrinador Jose Afonso da Silva (2015, p. 104):

Essa norma requer um pouco mais de atenção, pois dá a impressão de que a liberdade nela reconhecida fica na dependência da lei que deverá estabelecer as qualificações profissionais, para sua atuação. Se assim for, tratar-se-á, nitidamente, de uma norma de eficácia limitada e aplicabilidade dependente de legislação – isto é, aplicabilidade indireta e mediata. Parece-nos, contudo, que o princípio da liberdade de exercício profissional, consignado no dispositivo, é de aplicabilidade imediata. Seu conteúdo envolve também a escolha do trabalho, do ofício ou da profissão, não apenas o seu exercício. O legislador ordinário, não obstante, pode estabelecer qualificações profissionais para tanto. Se, num caso concreto, não houver lei que preveja essas qualificações, surge o direito subjetivo pleno do interessado, e a regra da liberdade se aplica desembaraçadamente.

O princípio do livre exercício profissional é um exemplo típico de norma constitucional de eficácia contida, pois o legislador constitucional trata da liberdade de qualquer exercício profissional. Esse dispositivo, por si só, contém aplicabilidade imediata, pois, a partir do momento que a constituição entrou em vigor a faculdade profissional foi garantida.

Contudo, este artigo não está enquadrado nas normas de eficácia limitada, pois declara que as qualificações profissionais serão atendidas pela lei

infraconstitucional, fazendo com que a norma constitucional possa ter sua eficácia restrita, ou contida. Assim, quando o profissional foi realizar a escolha de seu labor, dependendo das qualificações exigidas pelas leis específicas de cada profissão, a eficácia da norma poderá ser reduzida.

Ainda, José Afonso Silva trata que (2015, p. 104):

Aqui, não se cogita o direito do trabalho, [...]. Trata-se, ao contrário, de algo concreto: da liberdade do indivíduo de determinar-se em relação ao trabalho, ofício e profissão, segundo seu próprio entendimento e conveniência. A lei só pode interferir para exigir certa habilitação para o exercício de uma ou outra profissão ou ofício. Na ausência de lei, a liberdade é ampla, em sentido teórico.

Diante disso, fica evidente que a intenção do constituinte estava em garantir, além do desenvolvimento social e econômico, o direito individual de escolher determinada profissão, bem como a garantia dessa faculdade, assim como a não intervenção Estatal no livre exercício profissional da função escolhido.

#### **4.2.1. Breve análise da Lei do Motorista (nº 13.103 de 2015)**

Diante do que foi trabalhado acerca do princípio do livre exercício profissional e suas características, analisou-se que tal norma possui eficácia contida e aplicabilidade imediata, podendo, através das leis infraconstitucionais qualificadoras, deixar de possuir eficácia plana.

Em se tratando da profissão de motorista, a lei 13.103 de 2015 estabelece as devidas qualificações e condições, de acordo com o artigo 1º: (BRASIL, 2016d):

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.  
Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:  
I - de transporte rodoviário de passageiros;  
II - de transporte rodoviário de cargas.

Vê-se que essa lei, é a norma infraconstitucional que estabelece as condições e qualificações da profissão de motorista. Além disso, ela classifica quem são as pessoas que fazem parte desta categoria profissional. Trata-se de motorista rodoviário que transporta passageiros, bem como realiza o transporte de cargas.

Importante destacar que o CTB, em seu artigo 143, apresenta as categorias de habilitação, dependendo do tipo de automóvel e transporte envolvidos, vejamos (BRASIL, 2016c):

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. (Redação dada pela Lei nº 12.452, de 2011)

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

Assim, buscando o conceito de motoristas profissionais de fazer parte da categoria, entende-se que para que sejam habilitados para essas funções, devem estar enquadrados nas categorias C, D ou E. Além disso, também serão submetidos aos exames de habilitação comuns previstos no artigo 174 do CTB (BRASIL, 2016c): “I - de aptidão física e mental; III - escrito, sobre legislação de trânsito; IV - de noções de primeiros socorros, [...]; V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.”

Cabe mencionar ainda, um artigo da lei de motoristas, extremamente importante para o presente estudo (BRASIL, 2016d):

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

**III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;**

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha; [...] (Grifo nosso)

A própria lei determina que o condutor enquadrado na categoria de motorista profissional, possui o direito à proteção Estatal, diante de quaisquer ações criminosas em que ele enfrentar quando estiver exercendo a profissão.

Nesse sentido, agregando ao que foi estudado sobre o princípio do livre exercício profissional, em que o Estado não deverá intervir nesta liberdade individual, vê-se que, neste caso, quando o motorista é submetido à suspensão do direito de dirigir, além do Estado estar intervindo na escolha profissional, por meio do cumprimento dos dispositivos contido no CTB, não prestará a proteção devida, tornando-se a parte ativa na ação criminosa.

Sabe-se que em determinadas situações, a constituição deixa claro que deve reinar a supremacia do poder público em detrimento das liberdades individuais. Mas considerando o objeto do presente estudo, tal entendimento não recebe fundamento, nos casos de cometimento de homicídio culposo (art. 302, CTB) e lesão corporal culposa (art. 303), não sendo estes tipos penas dolosas.

Diante disso, e do referido tema possuir o requisito da repercussão geral declarado pelo STF no recurso extraordinário n. 607107, no próximo tópico será feita uma síntese do caso concreto, bem como serão apresentadas as hipóteses de decisões possivelmente proferidas pela suprema corte, a luz da doutrina e do entendimento jurisprudencial.

#### 4.3 DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO Nº 607107

O recurso extraordinário n. 607107, interposto no STF, traz à tona o tema discutido na presente monografia. A suprema corte entendeu presente o requisito da repercussão geral exigido neste recurso, sendo que, até o presente momento, a corte não proferiu decisão acerca do tema.

Sendo assim, serão apresentadas as hipóteses de decisão do recurso pelo STF, baseando-se nos entendimentos da corte e dos tribunais, assim como o embasamento teórico apresentado pelos doutrinadores.

#### 4.3.1 Síntese do caso concreto

O presente estudo surgiu da discussão de um caso concreto ocorrido no Estado de Minas Gerais, especificamente na cidade de Belo Horizonte, no dia 14 de agosto de 2004, onde um motorista de ônibus incorreu em homicídio culposo na direção de veículo automotor de transporte de passageiros no qual laborava, ônibus.

Ao iniciar uma manobra de conversão à esquerda, o acusado vitimou o condutor de uma motocicleta que transitava no sentido oposto levando à bruta colisão dos dois veículos e, diante das graves lesões sofridas pela vítima, esta veio à óbito.

Diante dos fatos, o juízo de primeiro grau entendeu na parte dispositiva da sentença que (BRASIL, 2016g, p. 136):

Pelo exposto e por tudo o mais que dos autos consta, **julgo procedente a denúncia** e condeno o réu FRANCISCO CARLOS DE OLIVEIRA, nos autos qualificados nas penas do art. 302, § único, IV, da Lei 9.593/97. Passo, então, a dosar-lhe a pena, nos termos do art. 59 e 68, ambos do CP: 1- A conduta desenvolvida pelo réu é reprovável. É penalmente imputável e agiu de influências que pudessem alterar sua potencial capacidade de conhecer a ilicitude de sua ação imprudente e de determinar-se de acordo com ela. Não possui antecedentes criminais. Sua conduta social e sua personalidade não apresentam desabonadores. A circunstância só pode estar associada à direção perigosa e falta de atenção. As consequências foram graves, considerando-se que houve falecimento da vítima. O comportamento da vítima não contribuiu para o evento. Ponderadas tais circunstâncias judiciais e por considera-las favoráveis ao réu, fixo-lhe a pena-base **em (2) dois anos de detenção**; além de suspender a habilitação para dirigir veículo automotor, pelo mesmo prazo. Finalmente na terceira fase, vislumbro a causa de aumento, em face de o agente ter praticado o delito no exercício de sua profissão. Portanto, aumento as penas em 1/3. ASSIM, CONCRETIZO E TORNO DEFINITIVA A PENA EM **(2) ANOS E 8 (OITO) MESES DE DETENÇÃO, ALÉM DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR, PELO MESMO PERÍODO**. 2- Ainda, condeno o réu ao pagamento das custas processuais. 3- O réu cumprirá a pena em **regime inicial aberto**, conforme disciplina o art. 33, § 2º, “c” do CP. 4- Substituo a pena privativa de liberdade por duas restritivas de direitos (art. 43, I e IV). O réu deverá prestar serviços à comunidade e efetuar prestação pecuniária no valor de três salários mínimos, em benefício de instituições a serem indicadas pelo Juízo da Execução. (Grifo nosso)

Como tratado no primeiro capítulo deste trabalho, no homicídio culposo e na lesão corporal culposa, quando cometidos na condução de veículo automotor, o CTB estabelece causas de aumento elencadas no artigo 302, §1º e, parágrafo único do artigo 303. No caso em análise, o juiz aplicou uma das causas de aumento pelo

fato do condutor praticar o delito na condição de motorista profissional (art. 302, §1º, inciso IV).

Acerca do aumento da pena trata Damásio de Jesus (2009, p. 98):

O transporte só é aplicável a profissional, uma vez que somente nessa hipótese é maior o cuidado objetivo necessário, mostrando-se mais grave o seu descumprimento. [...]. Quando se trata de motorista amador, o grau de censurabilidade da inobservância do dever de cuidado não vai além do que normalmente se exige para a existência do crime culposos. A incidência da causa significaria aplicar pena e agravá-la diante da mesma circunstância.

Nesse sentido, os argumentos utilizados pelo juiz foram que o acusado não observou as normas de trânsito e, sendo negligente, não foi atento às condições do perigo, ocasionando, conseqüentemente, o falecimento da vítima. Ainda, em se tratando de motorista de ônibus, fundamentou o magistrado que o condutor deveria possuir cautela redobrada.

Inconformada, a defesa arguiu que, por se tratar de pai de família, pessoa sem antecedentes criminais e dedicado em manter o sustento de seus dependentes, a referida suspensão feriria o direito de exercer sua profissão de motorista profissional, nos termos do art. 5º, inciso XVIII, da Constituição Federal. Sendo assim, tal penalidade significaria possível demissão de seu emprego pela impossibilidade de trabalhar por quase 3 anos.

Conforme a argumentação da defesa (BRASIL, 2016g, p. 149):

[...] O direito encartado no art. 5º inciso XVIII, da Lei Maior, tratando-se de norma constitucional, tratando-se de norma constitucional de eficácia contida, só poderá ser restringido através de lei que tenha por objeto, único e exclusivo, regulamentar determinada profissão, estabelecendo a qualificação mínima que deve possuir aquele que pretenda exercê-la. Vale dizer, apenas poderá ser negado o exercício de determinada profissão se o interessado não atender à qualificação expressamente exigida pela lei. [...] É que tal sanção importa numa arbitrária restrição do direito ao livre exercício da profissão, porquanto foge à competência discricionária concedida ao legislador ordinário, na medida em que impede o exercício de uma profissão, ainda que por um determinado período, não por faltar qualificação ao profissional, mas simplesmente por ter sido condenado pelo cometimento de uma infração criminal. [...] o artigo 5º, XVIII da CF é de meridiana clareza ao atribuir ao legislador a competência apenas e tão-somente de regulamentar o exercício das profissões a que reputar necessário, e não restringi-lo pela ocorrência de um fato, muitas vezes isso lado na vida profissional, que tenha ofendido a um bem jurídico penalmente tutelado.

Ascendendo os autos ao Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais foi preferida a seguinte decisão (BRASIL, 2016g, p. 217):

Em relação a pena de suspensão do direito de dirigir veículo automotor, tendo em vista que o recorrente exerce a atividade de motorista profissionalmente, sendo sua remuneração essencial para seu sustento, entende-se, por bem, decotá-la de sua condenação. Não obstante pesem divergências, tem prevalecido nos tribunais a inconstitucionalidade da aplicação da pena de suspensão da habilitação para dirigir veículo automotor, quando o acusado é motorista profissional. A penalidade, sem sombra de dúvida, inviabilizaria o exercício do direito ao trabalho, constitucionalmente assegurado, não por falta de qualificação, mas pelo cometimento de uma infração criminal, extrapolando a proporcionalidade que a sistemática penal impõe às penas. [...] Pelo exposto, DÁ-SE PARCIAL PROVIMENTO AO RECURSO, para decotar da condenação do apelante a suspensão do direito de dirigir veículo automotor, mantendo-se, no mais, a decisão recorrida.

A terceira câmara criminal entendeu manter a decisão de primeiro grau, contudo, decidiu retirar a suspensão da habilitação para conduzir veículo automotor da condenação, por prevalecer nos tribunais a divergência da aplicação desta penalidade quando se trata de motorista profissional.

O Ministério Público do Estado de Minas Gerais recorreu do acórdão proferido pela terceira câmara e sustentou que (BRASIL, 2016g, p. 228):

O fato de o agente ser motorista profissional não pode isentá-lo dessa pena restritiva de direitos, mesmo porque, nesses casos, a própria legislação incluiu essa condição como sendo causa de aumento de pena. O dever objetivo de cuidado exigido pela norma penal incriminadora não distingue entre seus destinatários, buscando alcançar, sobretudo, os motoristas profissionais, de quem se espera maior observância desse dever.

Sendo assim, arguiu que por ser motorista profissional, o fato da norma infraconstitucional determinar que tal característica seja uma das causas de aumento de pena, demonstra a exigibilidade de atenção e cuidado no exercício da profissão, diferentemente do demandado pelo condutor comum ou não qualificado para tal.

Em sede de recurso especial, interposto concomitante com o recurso extraordinário ao STF, o relator ministro Nilson Naves, entendeu que a matéria possui cunho constitucional e negou o seguimento do recurso especial, determinando o prosseguimento do recurso extraordinário.

A decisão foi proferida da seguinte maneira (BRASIL, 2016g, p. 285):

A Câmara julgadora excluiu a pena de suspensão da habilitação para dirigir com base em argumentos vinculados a ofensa direta à Constituição. Com efeito, a partir da jurisprudência daquele Tribunal, declarou inconstitucional tal sanção porque “inviabiliza o exercício do direito do trabalho, constitucionalmente assegurado”. Postas assim as coisas, não é ocaso de recurso especial, mas sim de recurso extraordinário, já interposto. Do exposto, nego seguimento ao recurso especial (art. 38 da Lei nº 8.038/90). Publique-se.

Já no STF, foi dada vista ao Procurador Geral da República que se manifestou pela manutenção do recurso extraordinário, prosseguindo o mesmo para análise da repercussão geral no dia 16 de setembro de 2011. Em 07 de outubro de 2011 foi declarada a existência de repercussão geral do tema, conforme decisão a seguir (BRASIL, 2016g, p. 299):

Trata-se de discussão que transcende os interesses subjetivos das partes e possui densidade constitucional, na medida em que se questiona se a imposição da penalidade de suspensão da habilitação para dirigir, prevista no art. 302 da Lei 9.503/1997, quando o apenado for motorista profissional, violaria o direito constitucional ao trabalho. Do exposto, entendo que, no caso dos autos, está presente o requisito da repercussão geral a que fazem alusão os arts. 102, § 3º, da Constituição, 543-A, § 1º, do Código de Processo Civil, e 323 do RISTF.

Conforme se vê da decisão supracitada, o interesse na segurança do trânsito atinge à todos os envolvidos que lhe dão diária e diretamente com ele, contudo, mormente a repercussão geral dada ao assunto está relacionada a possível violação à Constituição Federal, realizada pela lei infraconstitucional, o CTB.

A liberdade individual à profissão prevista no artigo 5º, inciso XIII da Constituição Federal de 1988 é um direito que atinge não apenas o do apenado no caso concreto, mas sim as demais pessoas que eventualmente possam incorrer na prática de delitos em que possuem a suspensão da CNH como pena. Não obstante, cabe analisar o que dispõe o CTB (BRASIL, 2016c):

“Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.  
§ 2º 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.

Desse modo, o tema abrange dois grandes aspectos, o direito de exercer a profissão de motorista profissional, este assegurado pela própria Constituição Federal, bem com o direito ao trânsito em condições favoráveis. Ambas as situações envolvem interesses de terceiros, sendo imprescindível a decisão do recurso extraordinário interposto na suprema corte.

#### **4.3.2 Possíveis hipóteses de decisão pela Suprema Corte**

Diante de toda situação apresentada, visualiza-se presente a discussão se o poder legislativo, através da lei 9.503 de 1997, impôs a suspensão do direito de dirigir ao motorista profissional que incorre em homicídio culposo e lesão corporal culposa, de forma a respeitar o princípio constitucional do livre exercício profissional.

Caberá à Suprema Corte Brasileira dar a palavra final sobre determinado tema e enquanto tal decisão não ocorrer, serão trabalhadas duas possíveis hipóteses de resolução do problema pelo STF.

Das hipóteses trabalhadas, a primeira surgirá a partir do entendimento do juiz de primeiro grau, bem como o do Ministério Público de Minas Gerais, a favor da suspensão do direito de dirigir. Na segunda situação, será apresentado o entendimento da defesa do acusado, sendo que em ambos os posicionamentos, haverá embasamento doutrinário e jurisprudencial.

##### **4.3.2.1 Primeira hipótese**

Os argumentos apresentados pelo juiz de primeiro grau, bem como pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais, são claros em fazer menção ao dever de cautela do motorista profissional devido a expectativa de perícia deste na função.

Essas argumentações vem sendo utilizadas pelo STJ, prevalecendo essa posição (BRASIL, 2016h):

PENAL. RECURSO ESPECIAL. ART. 302 DA LEI Nº 9.503/97 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. MOTORISTA PROFISSIONAL. APLICAÇÃO DA PENA DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR. POSSIBILIDADE. PRECEDENTES DESTA CORTE.

'A imposição da pena de suspensão do direito de dirigir é exigência legal, conforme previsto no art. 302 da Lei 9.503/97. O fato de o paciente ser motorista profissional de caminhão não conduz à substituição dessa pena restritiva de direito por outra que lhe seja preferível.' (HC 66.559/SP, 5ª

Turma, Rel. Min. Arnaldo Esteves. DJU de 07/05/2007).(STJ - REsp: 1019673 SP 2007/0309898-8, Relator: Ministro FELIX FISCHER, Data de Julgamento: 26/06/2008, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJe 01/09/2008)

Nesse sentido que, independentemente da atividade profissional exercida pela pessoa, a suspensão do direito de dirigir deverá ser cumprida por tratar-se de uma condição imposta pela lei (BRASIL, 2016i):

DIREITO PENAL. HABEAS CORPUS. HOMICÍDIO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO. MOTORISTA PROFISSIONAL. ILICITUDE DA APLICAÇÃO DA PENA. CONSTRANGIMENTO. AUSÊNCIA. 1. A cominação da pena de suspensão da habilitação decorre de opção política do Estado, cifrada na soberania popular. O fato de o condenado ser motorista profissional não infirma a aplicabilidade da referida resposta penal, visto que é justamente de tal categoria que mais se espera acuidade no trânsito. 2. Ordem denegada. (HC 110.892/MG, Rel. Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, SEXTA TURMA, julgado em 05/03/2009, DJe 23/03/2009)

Considerando tal entendimento, fica demonstrada a influência do princípio da supremacia do poder público em detrimento da liberdade individual. Em razão do condutor pôr em risco a vida da coletividade e ser justamente uma causa de aumento de pena não merece ser descartada a penalidade descrita.

Além disso, conforme argumenta a Procuradoria de Justiça de Minas Gerais (BRASIL, 2016g, p. 231):

Necessário frisar, não fosse a intenção do legislador em reprimir com mais rigor o delito em questão, não teria previsto no tipo uma pena dupla, ou seja, a pena corporal e a suspensão para dirigir. Tanto assim, que esse desiderato torna-se claro pela presença da conjunção aditiva “e”. Caso contrário, certamente o tipo conteria a conjunção alternativa “ou”. Os critérios dos bens jurídicos que norteiam a criação da pena de suspensão para dirigir foram tão almejados pelo legislador que é cumulativa com a privativa de liberdade, ainda que esta seja suspensão.

Defende o Ministério Público de Minas Gerais, que o fato das penas serem cumulativas e não alternativas, dá o entendimento que o desejo do legislador constituinte era tutelar os direitos coletivos e garantir a proteção de todos os envolvidos no trânsito. Dessa forma, caso a pena privativa de liberdade fosse substituída por restritivas de direitos, por exemplo, tal proteção estaria a cargo da suspensão do direito de dirigir imposta ao motorista profissional.

Assim, nos fundamentos dessa hipótese, possivelmente o STF se posicione fixando seu entendimento de que o interesse público prevalece sobre o privado e que a proteção da coletividade, sujeita diariamente ao transporte, seja garantida por meio do cumprimento da penalidade prevista pelo CTB.

#### 4.3.2.2 Segunda hipótese

Ao entrar no segundo posicionamento, apesar da Suprema Corte não ter se manifestado sobre o tema, e o Superior Tribunal de Justiça possuir entendimento contrário, alguns dos Tribunais de Justiça Estaduais vêm defendendo com veemência que a suspensão do direito de dirigir não deverá ser imposta à motorista profissional condenado por crimes culposos de trânsito.

Conforme entendimento do Tribunal de Justiça do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL, 2016):

PENAL: HOMICÍDIO CULPOSO - CRIME DE AUTOMÓVEL - MOTORISTA PROFISSIONAL QUE AO ULTRAPASSAR COLETIVO ESTACIONADO EM PARADA DE ÔNIBUS LOGRA ATINGIR PASSAGEIRO QUE AO DELE SAIR TENTA ATRAVESSAR A PISTA - INOBSERVÂNCIA DO DEVER DE CUIDADO A CARACTERIZAR A IMPRUDÊNCIA - PENA DE SUSPENSÃO DE DIREITO DE DIRIGIR SUBSTITUÍDA POR PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS À COMUNIDADE E OBRIGATORIEDADE DE FREQUENTAR CURSO DE RECICLAGEM PROMOVIDO PELO DETRAN/DF - Recurso conhecido e parcialmente provido. **Sua pretensão de substituição da pena de suspensão de seu direito de dirigir procede às escâncaras, pois sendo o mesmo motorista profissional uma pena neste sentido o levaria ao desemprego, e isso efetivamente não é do interesse do legislador nem do operador do Direito, que devem atender ao interesse maior do Estado em recuperar os violadores da lei permitindo-lhes um melhor convívio com os demais membros da sociedade, sem que isso, todavia, signifique qualquer espécie de impunidade. Suspender simplesmente o direito do motorista profissional de dirigir em vez de corrigir aqueles que porventura tenham infringido por uma única vez a lei, não leva a nada e apenas vai servir para engrossar a massa de desempregados neste País (...)** (Acórdão n.158897, 19980310063820APR, Relator: P. A. Rosa de Farias 1ª Turma Criminal, Data de Julgamento: 09/05/2002, Publicado no DJU SEÇÃO 3: 04/09/2002. Pág.: 93) (Grifo nosso)

A suspensão do direito de dirigir traria o desemprego de um pai de família, remetendo à análise social do caso, em que além de violar um direito individual previsto na constituição, afeta a liberdade do indivíduo exercer a profissão que bem entende, submetendo a adaptar-se a algum outro tipo de ofício.

Essencialmente, como principal objetivo da existência do STF é a proteção da carta constitucional, bem como dos direitos que ela prevê e sua efetiva aplicabilidade pelo legislador infraconstitucional.

Colhe-se o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (RIO GRANDE DO SUL, 2016):

"EMENTA: APELAÇÃO-CRIME. TRÂNSITO. HOMICÍDIO. CULPA. CARACTERIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. INEXISTÊNCIA. MAJORANTE. PENA. MOTORISTA PROFISSIONAL. SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO. EXCLUSÃO. (...) TRATA-SE DE SANÇÃO QUE ATINGE O DIREITO AO TRABALHO, GARANTIA CONSTITUCIONAL DE TODO CIDADÃO BRASILEIRO (...)" (Apelação Cr. 353719-8 - Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul - 2ª Câmara Criminal - Rel. Walter Jobin Neto)

Tal suspensão, no entender o referido tribunal, constituição clara violação ao direito do trabalho, o direito de profissão previsto expressamente na Constituição Federal, tal suspensão acarretaria no desemprego de mais um cidadão que, na forma culposa, incorreu no cometimento de um delito de trânsito.

Segundo o voto do desembargador Alexandre Victor de Carvalho (MINAS GERAIS, 2016I):

Conforme exposto, o artigo 5º, XVII da CF é de meridiana clareza ao atribuir ao legislador a competência apenas e tão somente de regulamentar o exercício das profissões a que reputar necessário e não restringi-lo pela ocorrência de um fato, muitas vezes isolado na vida do profissional, que tenha ofendido a um bem jurídico penalmente tutelado. [...]. Resulta do exposto que não é permitido ao legislador, a seu livre alvedrio, através de diploma normativo hierarquicamente inferior, restringir direitos com status constitucional, sob pena de, por vias transversas, reduzi-los à absoluta ineficácia. Mas, é de bom alvitre ressaltar, isso não significa conferir uma carta de impunidade ao motorista profissional que reiteradamente descumpra as regras de trânsito colocando em risco a segurança viária e a incolumidade pública. Por certo, tal condutor poderá, ou até mesmo deverá, ter sua habilitação efetivamente suspensa por demonstrar, com sua censurável conduta em violar as normas de trânsito, ser inábil ao exercício de sua profissão. Todavia a sanção deve ser aplicada a partir da instauração de um procedimento administrativo próprio em que lhe seja facultado o exercício da ampla defesa e desde que haja previsão legal. (TJ-MG 100240446273470011 MG 1.0024.04.462734-7/001(1), Relator: HÉLCIO VALENTIM, Data de Julgamento: 15/05/2007, Data de Publicação: 02/06/2007)

Desse modo, a norma hierarquicamente inferior, qual seja o CTB, não poderá restringir direitos expressos na Constituição Federal, ainda mais por um crime que não há previsão de cometimento e que poderá ocorrer com qualquer outro indivíduo que não é motorista profissional. Mesmo assim, a norma não poderá ser

negligente com os casos em que há a prática de delitos dolosos, com a intenção de prática ilícita. Em tais casos seria necessário o foco no procedimento administrativo, com efetivo direito de defesa, bem como a análise se tal condutor encontra-se realmente inabilitado para exercício da profissão.

Além disso, considerando o entendimento do Tribunal de Justiça do Paraná (BRASIL, 2016m):

**APELAÇÃO CRIMINAL. CONDUÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL (REDAÇÃO ORIGINAL DO ART. 306 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO). PLEITO DE EXCLUSÃO DA PENA DE SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR POR TER O RÉU RESPONDIDO PELA MESMA INFRAÇÃO NA ESFERA ADMINISTRATIVA. DESCABIMENTO. AUTORIDADES COMPETENTES DIVERSAS. RÉU QUE TRABALHA COM CARTEIRA ASSINADA. ATENUANTE NÃO PREVISTA NO ROL DO ART. 65 DO CP. RECURSO DESPROVIDO. 1.A **executoriedade da sanção de suspensão do direito de dirigir prevista no art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro se fará por obra do DETRAN, tendo em vista que se insere em sua competência. Já, a penalidade de suspensão do direito de dirigir cumulada com a privativa de liberdade e multa (art. 306 do CTB) será estabelecida pelo Juiz de Direito, devendo ter duração de 2 (dois) meses a 5 (cinco) anos, segundo o art. 293 do CTB. [...]** (TJ-PR - ACR: 6306936 PR 0630693-6, Relator: José Mauricio Pinto de Almeida, Data de Julgamento: 22/07/2010, 2ª Câmara Criminal, Data de Publicação: DJ: 445) (Grifo nosso)**

Ademais, agrava-se a situação, tendo em vista que a suspensão do direito de dirigir na espera penal e na espera administrativa são impostas cumulativamente, não considerando a possibilidade de compensação do comprimento de uma à outras, tendo em vista o conflito de competência.

Cabe mencionar, também, que o inciso IV, do artigo 302, do CTB, trata, especificamente de uma das causas de aumento da pena daquele condutor que trafega com veículo de passageiros, ou seja, com uma interpretação simples do texto legal, o motorista de ônibus, ou aquele que exerce a condução de pessoas como uma profissão, sendo motivo relevante para gerar mais indagação acerca da necessidade de tamanha medida, haja vista o princípio do livre exercício profissional.

Para o doutrinador Fernando Nogueira (2013, p. 152)

Aqui o legislador previu a causa de aumento de pena objetivamente, ou seja, não exigiu a quebra de um dever de cuidado especial, como fez na agravante do art. 298. Contenta-se o legislador, para a incidência da causa de aumento de pena, esteja o condutor infrator, no exercício da profissão, transportando passageiros.

Dessa forma, sendo o condutor motorista profissional em veículo de condução de pessoas, automaticamente terá sua pena aumentada objetivamente, não se aplicando a agravante genérica já prevista, em função do *non bis in idem*.

Nesse vértice, tem-se o entendimento de que o profissional estará sujeito a tal aumento de pena não como forma de obter mais cautela e dever de cuidado, mas sim pelo simples fato de estar dirigindo veículo de transporte de passageiros.

Diante do estudado acima, o Estado teria o dever de garantir ao motorista profissional, conforme determina a lei da categoria, a defesa de seus interesses quando houver algum tipo de ação penal em desfavor dos mesmos. O Estado não verá intervir em um direito constitucional que possui aplicabilidade imediata, sendo apenas submetido às qualificações profissionais definidas por leis infraconstitucionais.

Ainda, Cerceando este conceito, cabe acrescentar o entendimento de Damásio de Jesus sobre o princípio da intervenção mínima (2002, p. 30):

Procurando restringir ou impedir o arbitrio do legislador, no sentido de evitar a definição desnecessária de crimes e a imposição de penas injustas, a criação de tipos delituosos deve obedecer à imprescindibilidade, só devendo intervir o Estado, por intermédio do Direito Penal, quando os outros ramos do Direito não conseguem prevenir a conduta ilícita.

O legislador constituinte não deu poderes ao legislador ordinário para tratar do tema no sentido de reprimir direitos fundamentais individuais, mas sim, determinar as qualificações e condições profissionais como forma de conter eficácia completa das normas.

A concordância entra as esferas penal e administrativa seria essencial para o cumprimento apenas da penalidade administrativa, considerando a defesa e a comprovação de que o indiciado encontra-se realmente inabilitado a conduzir veículo automotor profissionalmente, pondo em risco a segurança da coletividade, não simplesmente impor a penalidade judicial pelo cometimento de crimes culposos.

Diante de tal situação, eventual posição do STF seria sobre o argumento de que a suspensão do direito de dirigir está em desacordo com o princípio do livre exercício profissional, pois a norma infraconstitucional não deveria restringir direitos constitucionais fundamentais, ainda mais tratando-se de crimes culposos, onde qualquer pessoa, inclusive os não profissionais, estão sujeitos às eventuais fatalidades.

## 5 CONCLUSÃO

Os crimes de trânsito são tipos penais específicos previstos no CTB, possuindo penas próprias em se tratando homicídio culposo e lesão corporal culposa. Verificou-se que a previsão das penas desses delitos de trânsito, por sua forma de ocorrência, são mais graves do que as previstas no CPB, possuindo, inclusive, causas de aumento que prejudicam alguns tipos de motoristas profissionais, como o condutor de veículo de passageiros, por exemplo.

A suspensão do direito de dirigir será aplicada cumulativamente com a pena privativa de liberdade prevista no tipo penal de trânsito, considerando as causas de aumento previstas, bem como em que condições o crime ocorreu. Além disso, a legislação prevê que o condutor cumpra a pena privativa de liberdade primeiramente, para depois cumprir a suspensão do direito de dirigir.

O motorista profissional de veículo automotor será privado de exercer sua profissão por até 2 (dois) anos, fazendo com que o indivíduo exerça, conseqüentemente, outra profissão da qual na maioria das vezes não está habituado, mormente devidamente habilitado. Além do mais, em muitos casos um dos efeitos para a condenação é a reparação das vítimas que sofreram o dano causado, gerando mais dificuldades ao condutor de pagar a indenização devida.

Ainda, o CTB prevê a ocorrência da suspensão do direito de dirigir na forma administrativa e na penal, cumulando os dois tipos de sanções ao motorista profissional que incorreu em crime de trânsito. Destacando-se que a penalidade administrativa possibilita ao agente uma defesa mais específica no que tange a suspensão do direito de dirigir, haja vista que no âmbito penal tal pena é fixada de plano, pelo juiz da causa, na sentença penal condenatória.

Tais circunstâncias levaram à necessidade de trabalhar a sentença penal condenatória, sua natureza jurídica e seus consequentes efeitos ao motorista profissional de veículo automotor. Nesse sentido, a condenação judicial será determinante ao condutor pois será na condenação que a suspensão do direito de dirigir será aplicada.

Os procedimentos penal e processual penal comum englobam os casos de cometimento de crimes de trânsito e podem ser tanto benéficos como prejudiciais ao motorista profissional que incorreu em crime de trânsito, os institutos trabalhados no terceiro capítulo mostram que o condutor terá a possibilidade de ser beneficiado

com eles, contudo, no tocante à suspensão, esta será mantida e deverá ser cumprida nos termos determinado na sentença.

Ainda, levando-se em consideração o estudo sistemático da Constituição Federal Brasileira, alguns princípios fundamentais são classificados como essenciais para progresso do ser humano na vida em sociedade, restringir um princípio individual como o do livre exercício profissional poderá acarretar inefetividade de outros princípios fundamentais previsto na constituição.

Na presente pesquisa, verificou-se alguns aspectos previstos na recente lei do motorista (Lei nº 13.103 de 2015) que tem como objetivo a regulamentação dessa profissão, bem como foi realizada uma breve análise do dever de proteção do Estado em quaisquer imposições penais contra o motorista profissional, reforçando a ideia central do que trata o princípio constitucional estudado.

Dessa forma, diante da repercussão acolhida pelo STF, mediante o Recurso Extraordinário n. 607107, concluiu-se que existem duas possibilidades de decisão da Suprema Corte, decidindo pela constitucionalidade ou não da suspensão do direito de dirigir imposta a motorista profissional, em virtude do princípio individual do livre exercício profissional.

Há de se falar na possível decisão pela constitucionalidade da pena, pela exigência, em função da profissão, de redobrada cautela ao dirigir veículo automotor e, ainda, mediante o entendimento firmado pelos tribunais de que o legislador de trânsito objetivou a proteção da coletividade, caso a pena privativa de liberdade fosse substituída por penas restritivas de direitos, baseando-se na lógica do interesse coletivo em desfavor do individual.

Em contraste com este entendimento, verificou-se que existe a possibilidade de decisão da Suprema Corte, pela inconstitucionalidade da aplicação da sanção prevista pelo CTB, em função da liberdade individual de exercício profissional, prevista a qualquer cidadão, independente do labor que exerça e do crime que eventualmente possa ocorrer.

Ante o exposto, diante das eventuais hipóteses de decisão acerca da problemática apresentada neste estudo, deve-se levar em consideração os critérios estudados e as características da norma constitucional em detrimento da lei infraconstitucional, objetivando da maneira mais próxima possível entender a razão da existência do princípio e os limites da suspensão do direito de dirigir.

## REFERÊNCIAS

ALVIM, José Eduardo Carreira. **Teoria Geral do Processo**. 19. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016. 372 p.

BARROSO, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: Os conceitos fundamentais do Novo Modelo**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2015. 576 p.

BARROSO, Luís Roberto. **Direito Constitucional e a Efetividade de suas normas: Limites e possibilidades da Constituição Brasileira**. 9. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2009. 410 p.

BARZOTTO, Luís Fernando. **A Democracia na Constituição**. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2003. 214 p.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal: Parte Geral 1**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. 872 p.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 21 de maio 2016a.

BRASIL. Decreto-Lei nº 2848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm)>. Acesso em: 21 maio 2016b.

BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm)>. Acesso em: 21 maio 2016c.

BRASIL. Lei nº 13.103, de 03 de março de 2015. **Lei do Motorista Profissional**. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm)>. Acesso em: 11 setembro 2016d.

BRASIL. Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. **Código de Processo Penal**. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del3689Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689Compilado.htm)>. Acesso em: 27 ago. 2016e.

BRASIL. Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995. **Lei dos Juizados Especiais**. Brasília, DF, Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9099.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9099.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2016f.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 607107. Vol. I e II. Recorrente: Ministério Público do Estado de Minas Gerais. Recorrido: Francisco Carlos de Oliveira. Relator: Ministro Joaquim Barbosa. Brasília, DF, 07 de outubro de 2011. **Diário da Justiça Eletrônico**: Supremo Tribunal Federal. Brasília, 15 dez. 2011. v. 2, n. 238/11, p. 1-298. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp?incidente=3810647>>. Acesso em: 03 out. 2016g.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1019673. Ministério Público do Estado de São Paulo. José Cícero da Silva. Relator: MINISTRO FELIX FISCHER. Brasília, DF, 26 de junho de 2008. **Diário de Justiça Eletrônico**. Brasília, Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa>>. Acesso em: 25 out. 2016h.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Habeas Corpus nº 0154079-67.2008.3.00.0000. Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais. Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. Relator: Maria Thereza de Assis Moura. Brasília, DF, 05 de março de 2009. **Diário de Justiça Eletrônico**. Brasília, Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/>>. Acesso em: 25 out. 2016i.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 19. ed. São Paulo: Malheiros Editores Ltda, 2006. 808 p.

BULOS, Uadi Lammêgo. **Constituição Federal anotada**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2008. 1596 p.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 7. ed. Coimbra: Edições Almedina, 2003. 1522 p.

COSTA JUNIOR, Paulo José da; QUEIJO, Maria Elizabeth. **Comentários aos crimes do Código de Trânsito Brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1999. 92 p.

CINTRA, Antonio Carlos de Araújo; GRINOVER, Ada Pellegrini; DINAMARCO, Cândido Rangel. **Teoria Geral do Processo**. 30. ed. São Paulo: Malheiros, 2014. 448 p.

DINIZ, Maria Helena. **Norma Constitucional e seus Efeitos**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2003. 183 p.

DISTRITO FEDERAL. Apelação Criminal nº 158897. Lázaro Francisco da Silva. Ministério Público do Distrito Federal. Relator: P. A Rosa de Farias. Brasília, DF, 09 de maio de 2002. **Diário de Justiça da União**. Disponível em: <<http://pesquisajuris.tjdft.jus.br/IndexadorAcordaos-web/sistj>>. Acesso em: 25 out. 2016.

DOTTI, René Ariel. **Curso de Direito Penal**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais Ltda, 2013. 942 p.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal**. 16. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2014. 848 p.

GRINOVER, Ada Pellegrini; GOMES FILHO, Antonio Magalhães; FERNANDES, Antonio Scarence; GOMES, Luiz Flávio. **Juizados Especiais Criminais: Comentários à Lei 9.099 de 26.09.1995**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005. 475 p.

JANSEN, Euler. **Manual de Sentença Criminal**. Rio de Janeiro: Renovar, 2006. 420 p.

JESUS, Damásio de. **Crimes de Trânsito**: Anotações à parte criminal do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997). 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. 243 p.

JESUS, Damásio de. **Direito Penal**: Parte Geral. 35. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. 807 p.

KARAM, Maria Lúcia. **Juizados Especiais Criminais**: A concretização antecipada do poder de punir. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. 288 p.

LUZ, Valdemar Pereira da. Trânsito e Veículos: Responsabilidade civil e criminal. 6. ed. São Paulo: Conceito Editorial, 2011. 442 p.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito**: Anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei. n. 9.503/97. São Paulo: Saraiva, 2009. 254 p.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 40. ed. São Paulo: Malheiros, 2013. 941 p.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 31. ed. São Paulo: Malheiros, 2013. 1138 p.

MENDES, Alexsander Fernandes et al. **Curso Modelar de Direito Constitucional**: Volume II: A doutrina da aplicabilidade das normas constitucionais programáticas e a necessidade de sua superação. São Paulo: Conceito Editorial, 2010. 578 p.

MICHELMAN, Frank I. et al. **Direitos Fundamentais e Estado Constitucional**: A Constituição, os direitos sociais e a justificativa política liberal. São Paulo: Coimbra Editora e Editora Revista dos Tribunais Ltda, 2009. 432 p.

MINAS GERAIS. Apelação Criminal nº 100240446273470011. Ministério Público Estado Minas Gerais. Fideles de Sousa Machado. Relator: Hécio Valentim. Belo Horizonte, MG, 15 de maio de 2007. **Diário de Justiça Eletrônico**. Disponível em: <<http://www.tjmg.jus.br/portal/jurisprudencia/consulta-de-jurisprudencia/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

MORAIS, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2011. 944 p.

NOGUEIRA, Fernando. **Crimes do Código de Trânsito**: De acordo com a Lei Federal nº 12.760 de 21 de dezembro de 2012 (lei seca). 3. ed. São Paulo: J.H. Mizuno, 2013. 323 p.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. 9. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013. 1182 p.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Processo Penal e Execução Penal**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013. 1116 p.

PARANÁ. Apelação Criminal nº 630.693-6. Luciano Adorno. Ministério Público do Estado do Paraná. Relator: José Maurício Pinto de Almeida. Curitiba, PR, 22 de julho de 2010. **Diário de Justiça Eletrônico**. Disponível em: <<https://www.tjpr.jus.br/jurisprudencia>>. Acesso em: 25 out. 2016.

RIO GRANDE DO SUL. Apelação Criminal nº 3537198. Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS, 09 de janeiro de 2007. **Diário de Justiça Eletrônico**. Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/site/jurisprudencia/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. 910 p.

SCHMITT, Ricardo Augusto. **Sentença Penal Condenatória: Teoria e Prática**. 9. ed. Salvador: Juspodivm, 2015. 586 p.

SARLET, Ingo Wolfgang; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIDIERO, Daniel. **Curso de Direito Constitucional**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2016. 1440 p.

SILVA, Jorge Vicente. **Manual da Sentença Penal Condenatória: Requisitos e Nulidade**. Curitiba: Juruá, 2003. 476 p.

SILVA, José Afonso da. **Aplicabilidade das normas constitucionais**. 8. ed. São Paulo: Malheiros Editores Ltda, 2015. 319 p.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 34. ed. São Paulo: Malheiros Editores Ltda, 2011. 928 p.

SWENSSON, Walter Cruz; SWENSSON NETO, Renato. **Manual de procedimento e prática de trânsito: De acordo com o Código de trânsito Brasileiro - Lei n. 9.503/97, de 23-09-1997**. 2. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira Ltda, 2002. 252 p.