



Artigo de Investigação

O CRIME DE CONDUÇÃO TEMERÁRIA COM MANIFESTO DESPREZO PELA VIDA (ART. 381 CP): FRONTEIRAS COM O DOLOSO EVENTUAL HOMICIDA

Tradução para o português com ajuda de IA (DeepL)

Rocío Martín Ríos
Procuradora da Procuradoria Provincial de Sevilha
Doutorado em Direito Processual pela Universidade de Salamanca
Mestrado Universitário em Segurança Rodoviária e Trânsito
rocio.martinrios@fiscal.es

Recebido em 22/10/2025

Aceite em 10/12/2025

Publicado em 30/01/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i1.8385>

Citação recomendada: Martín, R. (2026). O crime de condução temerária com manifesto desprezo pela vida (art. 381 CP): fronteiras com o homicídio doloso eventual. *Revista Logos Guardia Civil*, 4(1), 193–222.

<https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i1.8385>

Licença: Este artigo é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Depósito Legal: M-3619-2023

NIPO online: 126-23-019-8

ISSN online: 2952-394X

O CRIME DE CONDUÇÃO TEMERÁRIA COM MANIFESTO DESPREZO PELA VIDA (ART. 381 CP): FRONTEIRAS COM O DOLOSO EVENTUAL HOMICIDA

Resumo: 1.- INTRODUÇÃO. 2.- CONFIGURAÇÃO NORMATIVA DO ART. 381 CP. 2.1.- Localização normativa e evolução legislativa. 2.2.- O bem jurídico protegido. 3.- O «DESPREZO MANIFESTO PELA VIDA DOS OUTROS». 3.1.- Teorias doutrinárias. 3.2.- Análise jurisprudencial do «desprezo manifesto pela vida dos outros». 3.3.- O caso paradigmático do condutor suicida. 4.- O TRATAMENTO CONCURSAL PERANTE A PRODUÇÃO DE RESULTADOS LESIVOS (ART. 382 CP). 5.- UM OLHAR SOBRE O DIREITO COMPARADO. 5.1.- O modelo alemão. 5.2.- O modelo italiano. 6.- CRÍTICA AO ART. 381 DO CP COMO TIPO PRIVILEGIADO. 7.- CONCLUSÕES.

Resumo: A proliferação de «condutores homicidas» ou «condutores kamikazes» nas estradas espanholas preocupou o legislador ao ponto de introduzir um tipo específico no Código Penal através da reforma realizada em 2007: o crime de condução com manifesto desprezo pela vida dos outros. Com isso, os autores dessa forma especial de violência no trânsito passaram a ser punidos com maior rigor.

Através de uma análise técnico-jurídica da figura, pretende-se oferecer as chaves para conhecer os bens jurídicos afetados e diferenciá-la do tipo básico de condução temerária. O objetivo principal do presente estudo será a complexa delimitação da figura com o homicídio produzido a título de dolo eventual. A relativa proximidade entre ambas as instituições resultou em soluções judiciais díspares que exigiram uma unificação jurisprudencial. Procurar-se-á estabelecer indicadores que permitam inclinar a qualificação para uma ou outra figura.

Será dada especial atenção à aplicação da regra concorrencial estabelecida no artigo 382º do Código Penal, dada a importância da sua aplicação quando, além do risco, se produz um resultado lesivo.

Da mesma forma, a abordagem do Direito comparado permitirá confrontar a solução espanhola com os modelos adotados na Itália e na Alemanha, o que nos dará mais elementos de julgamento para realizar uma análise crítica do sistema espanhol.

Para concluir, serão feitas propostas *de lege ferenda* para contribuir para a consecução da segurança jurídica a que deve aspirar o ordenamento jurídico.

Resumen: La proliferación de “conductores homicidas” o “conductores kamikazes” en las carreteras españolas preocupó al legislador hasta el punto de introducir un tipo específico en el Código Penal a través de la reforma efectuada en el año 2007: el delito de conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás. Con ello, se castigó con mayor rigor a los autores de esta especial forma de violencia vial.

A través de un análisis técnico-jurídico de la figura se pretenden ofrecer las claves para conocer los bienes jurídicos afectados y diferenciarla del tipo básico de la conducción temeraria. El objetivo principal del presente estudio lo conformará la compleja delimitación de la figura con el homicidio producido a título de dolo eventual. La relativa proximidad entre ambas instituciones ha desembocado en soluciones

judiciales dispares que ha precisado de unificación jurisprudencial. Se tratarán de establecer indicadores que permitan inclinar la calificación hacia una u otra figura.

Se prestará especial atención a la aplicación de la regla concursal establecida en el art. 382 CP, dada la trascendencia de su aplicación cuando, además del riesgo, se produce un resultado lesivo.

Asimismo, el acercamiento al Derecho comparado nos permitirá confrontar la solución española con los modelos adoptados en Italia y Alemania, lo que nos permitirá tener más elementos de juicio para efectuar un análisis crítico del sistema español.

Para concluir, se efectuarán propuestas *de lege ferenda* para contribuir a la consecución de la seguridad jurídica a la que debe aspirar el ordenamiento jurídico.

Palavras-chave: Condução temerária, desprezo manifesto, risco, dolo eventual, homicídio.

Palabra clave: Conducción temeraria, manifiesto desprecio, riesgo, dolo eventual, homicidio.

ABREVIATURAS

AP: Tribunal Provincial

BOE: Boletim Oficial do Estado

CP: Código Penal

FGE: Procuradoria-Geral do Estado

LO: Lei Orgânica

LSV: Lei de Segurança Rodoviária

MF: Ministério Público

P: Página

TS: Tribunal Supremo

Por exemplo: Por exemplo

1. INTRODUÇÃO

O aumento da circulação de veículos motorizados nas últimas décadas traduziu-se num aumento da sinistralidade rodoviária e no surgimento de novas formas de delinquência¹.

Os crimes relacionados com a condução em excesso de velocidade, sob o efeito de drogas tóxicas, com temeridade manifesta ou com desprezo manifesto pela vida dos outros são configurados como crimes de mera atividade, cujos limites têm vindo a ser progressivamente definidos pela doutrina e pela jurisprudência. O cenário complica-se quando, em consequência de alguns dos comportamentos acima referidos, se verifica morte, ferimentos graves ou ambos. No presente estudo, abordaremos o que é popularmente designado por «condução suicida» ou «condução kamikaze» e analisaremos as diferentes possibilidades jurídicas a aplicar quando se verifica um resultado lesivo.

A figura se enquadra no acervo penal, concretamente no art. 381 do Código Penal vigente (doravante, CP), configurando-a como um modo agravado da condução temerária genérica do art. 380 CP. O referido preceito articula-se com base num conceito abstrato: o «desprezo manifesto pela vida dos outros», introduzindo um conceito vazio de conteúdo ao não estabelecer elementos configuradores do tipo e que causa não poucos problemas de delimitação com figuras afins, como a tentativa de homicídio por dolo eventual.

Nas linhas que se seguem, analisaremos as diferenças existentes entre o crime de condução temerária com desprezo manifesto pela vida dos outros e o homicídio por dolo eventual, em que não existe intenção de matar, mas sim uma conduta extremamente perigosa e um resultado de morte. Da mesma forma, avaliaremos a necessidade de contar com um preceito específico como o artigo 381.^º do Código Penal.

Para obter as conclusões pertinentes, examinaremos o bem jurídico protegido, a evolução normativa e os elementos do tipo. Além disso, aprofundaremos o elemento subjetivo do injusto («desprezo manifesto») e conheceremos tanto as diferentes perspetivas doutrinárias como a evolução jurisprudencial do conflito conceptual. Em seguida, estudaremos as diferenças com o dolo eventual no homicídio, bem como a aplicação da regra concorrencial do artigo 382.^º do Código Penal. Conheceremos as respostas que a problemática recebeu em países vizinhos. Para concluir, faremos propostas *de lege ferenda*.

¹ O aumento da sinistralidade rodoviária levou o legislador a acrescentar ou reforçar tipificações para responder à realidade social. Um exemplo disso é a tipificação do abandono do local do acidente (art. 382 bis do Código Penal), a condução imprudente com manifesto desprezo pela vida dos outros (art. 381 do Código Penal) ou a qualificação do homicídio por negligência cometido com um veículo motorizado ou ciclomotor com múltiplas vítimas (art. 142 bis do Código Penal).

2. CONFIGURAÇÃO NORMATIVA DO ART. 381 DO CÓDIGO PENAL .

2.1. LOCALIZAÇÃO NORMATIVA E EVOLUÇÃO LEGISLATIVA

O crime de condução com manifesto desprezo pela vida dos outros é regulado no art. 381 do CP, localizado no Capítulo IV («Dos crimes contra a segurança rodoviária») do Título XVII («Dos crimes contra a segurança coletiva»).

A LO 3/89 de atualização do Código Penal sancionou a condução com desprezo consciente pela vida dos outros como tipo autónomo no art. 340 bis d), em resposta à alarme social que tinha produzido a proliferação de «condutores suicidas» nas vias rápidas, como resultado da realização de apostas. Nesse sentido, Quintero Olivares (1989) relaciona o surgimento da norma com o referido alarme causado pelos episódios de condução temerária. O Preâmbulo da referida lei justificava a sua incorporação aludindo à necessidade político-criminal de aumentar as penas para o caso dos «condutores homicidas», que se coloca numa «posição intermédia entre o crime de risco e a tentativa de homicídio».

O Código Penal de 1995 manteve a figura e conservou a terminologia «desprezo consciente pela vida dos outros», mas colocou-a no artigo 384. Posteriormente, a reforma do CP de 1995 pela LO 15/2007, de 30 de novembro, reclassificou o tipo no artigo 381 do CP e modificou não só a terminologia, mas também um elemento essencial do tipo, substituindo a expressão «desprezo consciente» por «desprezo manifesto». A substituição lexical obedecia à intenção do legislador de exteriorizar a intenção do autor. Pretendia dotar o tipo de maior objetividade, uma vez que a terminologia «desprezo consciente» aludia a um elemento que permanecia no foro interno do sujeito e cuja prova era verdadeiramente complicada, tornando essa tarefa numa espécie de *probatio diabolica*. Com esta alteração, colocava-se o foco de atenção no comportamento do sujeito ativo manifestado numa forma de condução especialmente perigosa.

Desta forma, a redação atual do artigo 381.º do Código Penal pune quem « , com manifesto desprezo pela vida dos outros, realizar a conduta descrita no artigo anterior », que sancionava a condução de um veículo motorizado ou de um ciclomotor com temeridade manifesta e colocando em perigo concreto a vida ou a integridade das pessoas. O segundo parágrafo reduz a resposta penal «Quando não tiver colocado em perigo concreto a vida ou a integridade das pessoas».

2.2. O BEM JURÍDICO PROTEGIDO

Dada a localização do tipo no Título relativo aos crimes contra a segurança coletiva, uma parte da doutrina considerou que o bem jurídico a proteger será a segurança rodoviária ou a segurança no trânsito. Isso implicaria o conjunto de normas que garantem uma condução segura, livre de situações de risco para outros bens jurídicos individuais.

Uma linha doutrinária mais moderna classifica-o como crime plurifensivo, uma vez que não só protege diretamente o bem coletivo da segurança rodoviária, mas também protege de forma imediata e direta a vida e a integridade dos utentes das vias. Muñoz Conde (2019) e Quintero Olivares (2016), entre outros, inclinam-se por atribuir-lhe tal caráter. Esta teoria parece mais adequada, na medida em que o artigo 381.1 do Código Penal, por referência ao artigo 380 do Código Penal, deixa de fazer alusão a um bem

coletivo e centra-se num perigo concreto, ao exigir um «» «perigo concreto para a vida ou integridade das pessoas». Podemos chegar à mesma conclusão através da expressão «desprezo manifesto pela vida dos outros».

2.3. OS ELEMENTOS QUE CONFIGURAM O TIPO

2.3.1. Os elementos do tipo. Remissão ao art. 380 do Código Penal

O artigo 381.º do Código Penal baseia-se na imprudência manifesta prevista no artigo 380.º do Código Penal, acrescentando o desprezo manifesto. Ao remeter o artigo 381 para o artigo 380, é sancionada a imprudência na sua forma mais grosseira, que deverá ser avaliada em cada caso e tendo em conta a regra especial do segundo parágrafo («será considerada manifestamente temerária a condução em que se verifiquem as circunstâncias previstas no primeiro parágrafo e no segundo parágrafo do segundo parágrafo do artigo anterior»).

A remissão conduz inevitavelmente ao estudo do conteúdo da temeridade manifesta do artigo 380.º para configurar o tipo qualificado que representa o artigo 381.º.

O legislador utiliza o termo «imprudência» para se referir ao desrespeito absoluto das regras elementares de trânsito, a uma imprudência extraordinária. Este comportamento grosseiro seria exemplificado, por exemplo, na condução a uma velocidade superior à regulamentarmente estabelecida em via urbana, na tomada de rotundas em sentido inverso ou na circulação em zonas pedonais. A expressão «manifesta» revela que é observável por um homem comum. E, ao exigir que «ponha concretamente em perigo a vida ou a integridade das pessoas», alude-se ao perigo de causar danos a outros bens jurídicos pessoais. Trata-se, portanto, de um crime de mera atividade e de perigo concreto, que se consuma com o cumprimento dos requisitos acima mencionados.

Para a análise dos elementos do tipo, foram priorizadas as resoluções do Supremo Tribunal (doravante, ST) como intérprete natural do tipo controverso, atendendo às resoluções que constituíram marcos interpretativos e contribuíram para delinear o tipo penal. Quando a análise assim o exigiu, foram igualmente consideradas as sentenças proferidas pelos Tribunais Provinciais pelo seu valor ilustrativo. Por outro lado, no plano doutrinário, foram selecionados autores que representam as principais correntes interpretativas.

No estudo da imprudência, é essencial a STS 561/2002, de 1 de abril, que analisa o caso de um condutor novato a conduzir em excesso de velocidade, fazendo ultrapassagens em locais proibidos, obrigando os veículos que circulavam na via a desviar-se para evitar a colisão. Partindo do princípio de que a condução temerária de um veículo motorizado constitui uma infração administrativa muito grave nos termos do artigo 65.5.2 c) da Lei de Trânsito, Circulação de Veículos Motorizados e Segurança Rodoviária (doravante, LSV), considera-se que, se a temeridade for «evidente, clara e colocar em perigo concreto a vida ou a integridade das pessoas», a infração torna-se penal e dá lugar ao crime previsto no artigo 381.º do Código Penal.

No mesmo sentido, o STS 2251/2001, de 29 de novembro, considera manifesta a imprudência quando esta pode ser percebida por um cidadão comum de forma clara, notória ou evidente.

O Supremo Tribunal, no STS 363/2014, de 5 de maio de 2014, especifica os elementos do tipo sobre os quais se estrutura a condução temerária: 1) a condução de um ciclomotor ou veículo motorizado com uma notória e anormal desatenção às normas reguladoras do trânsito, e 2) que implique um perigo concreto para a vida ou integridade dos outros utentes da via, de modo que o tipo não seria executado se o risco criado fosse abstrato.

Para uma melhor compreensão, serão expostos de forma esquemática os elementos do artigo 381º do Código Penal e as suas diferenças em relação ao dolo eventual:

Aspecto	Art. 381 do Código Penal (Condução com temeridade manifesta e desprezo pela vida)	Dolo eventual
Natureza	Crime de perigo concreto agravado.	Forma de dolo, não tipo autónomo.
Elemento objetivo	- Condução com temeridade manifesta. - Perigo concreto para a vida ou integridade alheia.	Conduta arriscada, não requer imprudência extrema nem perigo concreto.
Elemento subjetivo	Desprezo consciente pela vida.	Representação mental e aceitação do resultado lesivo.
Atitude interna	Confiança em evitar o resultado.	Aceita que o resultado pode ocorrer.

2.3.2 Subtipo agravado (art. 381.1 CP)

O art. 381.1 do Código Penal pune «aquele que, com manifesto desprezo pela vida dos outros, realizar a conduta descrita no artigo anterior», que sanciona quem conduzir um veículo motorizado ou um ciclomotor com temeridade manifesta e colocando em perigo concreto a vida ou a integridade das pessoas.

Portanto, os elementos do tipo são os mesmos observados no art. 380 do CP: a condução de um veículo motorizado ou ciclomotores em via pública, com temeridade manifesta e que dê lugar a um risco concreto para a vida ou integridade das pessoas. O perigo causado não tem necessariamente de ser para outros condutores, estendendo-se a qualquer outro utilizador da via (peões) e, inclusive, aos ocupantes do veículo do autor. Em todo o caso, deve ser direto, iminente e grave. A estes requisitos acresce o «desprezo manifesto pela vida dos outros», que exige que a condução seja extraordinariamente perigosa. Tal como recorda a Circular 10/2011, de 17 de novembro, sobre critérios para a unidade de atuação especializada do Ministério Público em matéria de Segurança Rodoviária (doravante, Circular 10/2011), será aplicado um tipo ou outro em função «da maior ou menor ilegalidade da conduta e da flagrante, do ponto de vista objetivo, das características da conduta desempenhada».

Para Suárez-Mira (2023, p. 520), o desprezo manifesto torna-se um «elemento de qualificação» que o diferencia da temeridade manifesta do artigo 380.º do Código Penal. Muñoz Conde (2017) partilha esta apreciação, para quem não basta a dolo de perigo em relação à ação (como acontecia no artigo 380.º), mas é necessária a concorrência do desprezo manifesto pela vida ou integridade das pessoas como elemento subjetivo da injustiça.

Quanto à sua natureza, estrutura-se como um crime doloso de perigo concreto, de mera atividade (mesmo que se derivem resultados do perigo originado) e de efeitos permanentes (Teijón, 2023). Como crime de mera atividade, consuma-se mesmo que não tenha havido morte ou lesões por desistência do sujeito, desde que tenha ocorrido a marcha com manifesto desprezo pela vida dos outros.

A Procuradoria-Geral do Estado (doravante, FGE), na Consulta 1/2006, de 21 de abril, Sobre a qualificação jurídico-penal da condução de veículos motorizados a velocidade extremamente elevada, significa que, neste primeiro parágrafo, não só se verifica a situação de perigo abstrato própria da segurança rodoviária, mas também é necessário um perigo contra bens jurídicos individualizados, uma vez que se exige o risco concreto da vida ou da integridade das pessoas.

A principal diferença entre esta modalidade e a condução temerária é o elemento subjetivo, como indica a Circular 10/2011, de 17 de novembro: «É o dolo eventual referido ao resultado lesivo para a vida e integridade física do art. 381, em frente ao referido ao perigo típico para ambos os bens jurídicos, que justifica a maior punição».

Algum setor dogmático (Olmedo, 2010, p. 102) centra a diferença no plano objetivo, pois o legislador substitui a expressão «consciente» desprezo por «manifesto» desprezo para prescindir do plano subjetivo e permitir avaliar objetivamente a maior perigosidade da conduta para nos situarmos num ou outro preceito.

A SAP das Ilhas Baleares 486/2018, de 11 de dezembro, exige que o autor represente mentalmente a altíssima probabilidade de que a ação produza um acidente com resultado de morte. Afirma que «A jurisprudência configura-o como um crime que pune a tentativa de homicídio doloso e, como tal, se o resultado se produzir, o crime resultante seria o de homicídio doloso do artigo 138.º do CP e nunca o de homicídio por imprudência».

O STS 1209/2009, de 4 de dezembro, compilou com clareza expositiva os três requisitos objetivos e o subjetivo que deveriam concorrer no anterior artigo 384, precedente do atual 381:

1º. Condução de um veículo motorizado ou ciclomotor.

2º. Condução com temeridade manifesta, na medida em que seja comprovada. Entende-se por temeridade a «imprudência em grau extremo», bem como a «ousadia, audácia, irreflexão, termos compatíveis com o chamado dolo eventual».

3º. Deve ocorrer um perigo concreto para a vida ou a integridade de determinadas pessoas, mesmo que estas não estejam identificadas.

4º- Deve haver um desprezo consciente pela vida dos outros.

A Circular 10/2011 , com o objetivo de facilitar a sua aplicação, identificou uma série de casos que poderiam ser incluídos no tipo penal em estudo:

- Condução em sentido contrário em autoestradas e vias rápidas.
- As "corridas" entre dois ou mais condutores em zonas urbanas com trânsito de pessoas que realizam corridas de alta velocidade com manobras próprias de um circuito.
- Condução em alta velocidade em zonas pedonais com grande afluência de pessoas, associada, por vezes, ao consumo de álcool ou drogas.
- Corridas ilegais realizadas em locais clandestinos ou vias públicas, a velocidades extremas, com apostas...

2.3.3 Subtipo atenuado (art. 381.2 CP)

O art. 381.2 do Código Penal pune com pena sensivelmente inferior à prevista no art. 381.1 «Quando não tiver sido colocada em perigo concreto a vida ou a integridade das pessoas»² .

É considerado um crime doloso, de perigo abstrato, de mera atividade e de efeitos permanentes. Nas palavras de Teijón (2023, p. 929), consuma-se «quando se conduz com esse manifesto desprezo pela vida dos outros e que se prolonga enquanto se mantém tal condução».

Em todo o caso, não será fácil encontrar casos em que exista um «desprezo manifesto» pela vida dos outros, mas não se verifique um risco correlativo para a vida ou integridade das pessoas. Terá de se pensar na hipótese de quem causa uma situação que teria sido objetivamente perigosa se existissem terceiros na via de condução, mas sem a presença desses terceiros. Imaginemos a condução a uma velocidade extraordinariamente elevada numa estrada fechada ao tráfego por obras e com controlo de acesso. Mesmo que o comportamento fosse imprudente, a inexistência de utilizadores impede que se fale de uma situação de risco concreto para determinadas pessoas.

3. O «DESPREZO MANIFESTO PELA VIDA DOS OUTROS»

O «desprezo manifesto pela vida dos outros» constitui o elemento diferenciador em relação ao tipo de referência do artigo 380.º do Código Penal. Trata-se de um elemento subjetivo da injustiça, cuja ocorrência deve ser avaliada através de manifestações no mundo exterior, por meio de condutas que não deixem dúvidas sobre esse desprezo.

² Assim, o art. 381.1 do CP pune com penas de «prisão de dois a cinco anos, multa de doze a vinte e quatro meses e privação do direito de conduzir veículos motorizados e ciclomotores por um período de seis a dez anos», enquanto o tipo privilegiado do segundo parágrafo pune com penas de «prisão de um a dois anos, multa de seis a doze meses e privação do direito de conduzir veículos motorizados e ciclomotores pelo tempo previsto no parágrafo anterior».

Como situações enquadráveis neste conceito, temos os exemplos recolhidos na referida Circular da FGE 10/2011.

3.1 TEORIAS DOUTRINÁRIAS

O elemento subjetivo qualificador do «desprezo manifesto» tem sido abordado pela doutrina a partir de diferentes perspetivas:

1. Teoria subjetivista. Os defensores desta teoria, entre os quais se encontra Muñoz Conde (2022), situam o desprezo pela vida dos outros dentro da psique. Tratar-se-ia, seg, de um sentimento do sujeito ativo, que no seu íntimo menosprezaria esse bem jurídico.

A principal crítica a que se enfrenta é a relativa à sua dificuldade probatória, uma vez que os elementos que permanecem na esfera interna dificilmente podem ser comprovados se não forem acompanhados de atos externos que o evidenciem. Mesmo que o arguido admitisse que agiu movido por uma absoluta falta de respeito pelo bem jurídico «vida», isso poderia não ser suficiente para qualificar o facto como condução temerária se não fosse acompanhado de atos externos.

2. Teoria objetivista. Requer analisar as circunstâncias que ocorreram na condução para poder perceber elementos que, à vista de um homem comum, permitam interpretar uma situação de risco que ultrapasse o limiar da condução temerária por ser muito maior o risco criado. É a própria ação (e não o reconhecimento pelo autor) que evidenciaria o plus de periculosidade na condução do veículo. Entre os principais representantes desta corrente encontramos Ruiz Rodríguez (2010).

3. Teoria intermédia. Considera os motivos que levaram o condutor a conduzir da forma como o fez. Não se poderia avaliar da mesma forma a condução motivada por uma situação em que fosse racionalmente compreensível que o sujeito agisse como agiu (o delinquente que foge durante uma perseguição policial) e a condução baseada apenas na desconsideração pela vida alheia (as corridas ilegais). O segundo exemplo sustenta a existência do preceito. Destacam-se nesta corrente autores como Quintero Olivares (2016).

3.2 ANÁLISE JURISPRUDENCIAL DO «DESPREZO MANIFESTO PELA VIDA DOS OUTROS»

A jurisprudência espanhola faz suas as razões das teses objetivistas e motivacionais. Embora não sejam abundantes as sentenças que analisam a questão devido ao escasso número de casos que chegaram ao Supremo Tribunal, algumas delas contribuíram eficazmente para delimitar a figura.

Assim, tanto o Supremo Tribunal como a erroneamente denominada jurisprudência menor têm vindo a definir os indícios que contribuem para precisar quando um comportamento atinge o limiar da temeridade manifesta e é realizado com manifesto desprezo pela vida. As resoluções mais relevantes podem ser sintetizadas na seguinte tabela:

Data	Número da sentença	Tribunal	Factos relevantes	Doutrina aplicada em relação ao art. 381 do Código Penal
11 abril 2001	STS 615/2001	Supremo Tribunal	Condução perigosa prolongada, apesar de ter sido advertido por terceiros.	Aceitação consciente do risco. Contribui para integrar o tipo do art. 381 do Código Penal (imprudência manifesta + desprezo pela vida).
01 Julho 2005	STS 872/2005	Supremo Tribunal	Condução extremamente perigosa com desprezo pela vida alheia.	O artigo 381º do Código Penal é um crime de mera atividade com desprezo pela vida + um estado subjetivo de desprezo perante o possível mal alheio.
17 de novembro de 2005	STS 1464/2005	Tribunal Supremo	Condução em sentido contrário numa autoestrada com tráfego intenso.	Desprezo consciente pela vida, próprio do art. 381 do Código Penal.
16 de abril 2011	STS 338/2011	Supremo Tribunal	Alta velocidade numa zona pedonal fechada ao trânsito, atropelando peões.	Dolo eventual: o condutor aceita o resultado letal.
06 maio 2021	AP Barcelona 259/2021	Tribunal Provincial de Barcelona	Corrida ilegal de motocicletas em vias próximas a discotecas e bares noturnos abertos ao tráfego.	Pode ser enquadrada nos artigos 380 ou 381 do Código Penal, por ser uma ação deliberadamente arriscada, que compromete a vida e a integridade física.

A tabela reúne uma série de decisões judiciais — todas elas provenientes do Supremo Tribunal, exceto a última, que reflete o critério do Tribunal Provincial de Barcelona — que analisam os comportamentos que poderiam enquadrar a condução no âmbito do artigo 381º do Código Penal. Da sua leitura, infere-se que circular em velocidade excessiva em zonas urbanas, conduzir em sentido contrário, manter uma condução perigosa apesar dos avisos de terceiros ou participar em corridas ilegais podem ser elementos determinantes para qualificar a conduta como abrangida pela referida disposição.

Assim, no STS 615/2001, de 11 de abril de 2001, o Supremo Tribunal considera que a manutenção de uma condução perigosa apesar dos avisos de terceiros evidencia uma aceitação consciente do risco, o que contribui para integrar o tipo penal por temeridade manifesta e desprezo pela vida.

O STS 872/2005, de 1 de julho, reforça esta ideia, qualificando o artigo 381.º do Código Penal como um crime de mera atividade, em que o desprezo pela vida se manifesta como um estado subjetivo do autor perante o possível dano.

Por sua vez, o STS 1464/2005, de 17 de novembro, considera que circular em sentido contrário durante mais de 5 quilómetros numa autoestrada com tráfego intenso implica um grave perigo atual, que revela um desprezo consciente pela vida alheia, pois «constitui, em termos de experiência comum, para qualquer pessoa, um foco de grave perigo atual, dada a previsível gravidade das consequências de uma colisão ou mesmo de uma manobra evasiva de emergência, provavelmente fácil de ocorrer em tais condições».

No STS 338/2011, de 16 de abril, o Supremo Tribunal entende que conduzir a alta velocidade numa zona urbana, pedonal e próxima de escolas e atropelar os peões que por ela transitavam implica agir com dolo eventual, uma vez que o condutor aceita a possibilidade de um resultado letal.

A SAP Barcelona 259/2021, de 6 de maio, examina a participação em corridas ilegais de motocicletas em áreas próximas a discotecas e bares noturnos abertos ao tráfego, indicando que este comportamento, deliberadamente arriscado, pode ser enquadrado nos artigos 380 ou 381 do Código Penal, uma vez que compromete gravemente a vida e a integridade de terceiros, pois «desde o início resultou numa ação deliberada de alto risco para a saúde e a integridade das pessoas».

3.3. O CASO PARADIGMÁTICO DO CONDUTOR SUICIDA

O caso do condutor que conduz em sentido contrário ao do trânsito, geralmente numa via rápida e a uma velocidade extremamente elevada, foi o que deu origem à introdução do tipo em estudo. O Supremo Tribunal, seguido pela maioria dos Tribunais Provinciais, inclinou-se por considerar o dolo eventual na conduta do sujeito³.

Em contrapartida, uma minoria das Auditorias Provinciais descartou a ideia do dolo eventual, inclinando-se a favor da culpa. A mesma conclusão foi alcançada pela SAP de Girona (Secção 3^a), para quem, no crime de condução temerária com desprezo consciente pela vida dos outros, deve ser exigido o conhecimento do grave risco que isso acarreta, bastando que o resultado prejudicial seja representado como possível. Isto coloca o tipo no âmbito da culpa consciente e não do dolo eventual, que ocorreria quando o sujeito representasse o resultado como certo e, mesmo assim, o assumisse, o que colocaria a conduta no âmbito da tentativa de homicídio. Defende a impossibilidade de aplicar o dolo eventual com base no próprio objetivo da figura prevista no antigo artigo 340 bis d) do Código Penal (precedente do artigo 384), que foi introduzido para punir com pena mais severa os condutores suicidas, mesmo quando se produziam resultados lesivos, o que dificultava apreciar o dolo eventual próprio do homicídio, tentado ou consumado.

³ Entre outras, as SSTS 717/2014, de 29 de janeiro de 2015, e 64/2018, de 6 de fevereiro, e a recentíssima STS 626/2025, de 3 de julho de 2025

3.3.1. O dolo eventual na conduta do «condutor kamikaze»

O referido STS 615/2001, de 11 de abril de 2001, entendeu que não havia dúvida de que o arguido, que manteve uma condução própria de um «condutor homicida» ao circular em sentido contrário ao da marcha, numa via rápida, durante mais de 1,5 quilómetros, e foi avisado da sua conduta imprópria por outros veículos com os quais se cruzava, agiu com o desprezo consciente pela vida dos outros que exige o artigo 384.º, n.º 1, do Código Penal (agora, 381.º, n.º 1, do Código Penal). Originou um foco de perigo em que era altamente previsível que o resultado fosse uma colisão com consequências lesivas.

No mesmo sentido, o STS 561/2002, de 1 de abril, que salienta que o dolo não abrange exclusivamente «a infração da norma de cuidado, mas também o eventual resultado». Se um condutor cria uma situação que coloca em evidente perigo os bens jurídicos, deve considerar-se que também existe a possibilidade de lesão, o que obriga a atribuir-lhe, pelo menos, dolo eventual na sua conduta. E, no caso de se produzir o resultado lesivo, este deve ser-lhe igualmente imputado a título de dolo.

Este critério foi acolhido pela maioria dos Tribunais Provinciais: SAP Astúrias 134/2007, de 11 de junho; SAP Alicante, Primeira Secção, de 2 de fevereiro de 2010 (confirmada em cassação pelo STS de 8 de outubro de 2010; SAP Madrid (7.ª Secção) 109/2003, de 10 de março, entre outros.

O dolo eventual, entendido como o conhecimento por parte do sujeito ativo tanto de que com a sua ação coloca em risco o bem jurídico protegido, como de que com isso existe uma elevada probabilidade de que esse bem seja lesado, foi abordado pelo ST em múltiplas sentenças. Assim, o STS 981/2017, de 11 de janeiro (com citação dos SSTS 311/2014, de 16 de abril; e 759/2014, de 25 de novembro; 155/2015, de 16 de março; e 191/2016, de 8 de março), que garante que há dolo em quem sabe que com a sua ação gera uma situação de perigo que origina um alto risco para a vítima e, apesar disso, inicia a ação e a mantém sem garantias de controlar o risco «sem que seja necessário que persiga diretamente a causalidade do resultado homicida, uma vez que é suficiente que saiba que há uma elevada probabilidade de que o seu comportamento o produza». Não admite a defesa de que tinha a esperança de que o resultado não se produzisse por ser irracional e infundada, dada a entidade do risco causado.

O STS 71/2019, de 14 de janeiro, no caso de uma condenação do autor por um crime contra a segurança rodoviária do art. 381 do CP em concurso com um crime de homicídio, embora não tenha avaliado (por não ter sido levantada) a aplicação de uma ou outra disposição, concordou com o órgão de primeira instância na apreciação da dolo eventual na conduta de quem, após consumir grandes doses de álcool, conduziu numa via rápida em sentido contrário, apesar de ter sido repetidamente avisado por outros condutores. Tal circunstância tornava razoável a probabilidade de uma colisão frontal com outro utente que causasse a morte. O facto de não ter cessado apesar de ter sido avisado revela a admissão tanto da ação como do provável desfecho.

O STS 717/2014, de 29 de janeiro, faz uma comparação interessante entre o crime de condução temerária com manifesto desprezo pela vida dos outros e o crime de homicídio doloso, diferenciando os elementos objetivos e subjetivos do tipo.

No que diz respeito aos elementos objetivos, destaca-se a importância de que, para apreciar o artigo 381, ocorra um ato de circulação, entendido como o movimento do veículo para «ligar» dois locais, o que exclui, no caso analisado, a precipitação do carro para o mar.

Em segundo lugar, considera o bem jurídico atacado, considerando que nos crimes contra a segurança rodoviária se pretende comprometer a segurança da via. Em m, se o ataque for dirigido contra pessoas concretas e determinadas, estaríamos perante um crime contra a vida.

Em relação ao elemento subjetivo da injustiça (citando o que foi decidido no STS 561/2002, de 1 de abril), afirma que cabe a apreciação, pelo menos, de dolo eventual, em quem conduz de forma imprudente, criando um perigo concreto para a vida ou integridade física das pessoas, com desprezo consciente por esses bens jurídicos. Neste caso, salienta, «o resultado representado e admitido torna-o autor por dolo».

No caso analisado, o autor acelerou e atirou o veículo ao mar, usando o carro como instrumento do crime para matar determinadas pessoas. Ficavam, portanto, excluídos tanto o elemento da condução como o de colocar em perigo pessoas indeterminadas, próprios do artigo 381.^º do Código Penal. Para lhe atribuir o resultado como doloso, avaliou o facto de ele ter representado mentalmente o risco letal e aceitado as consequências do seu ato.

O STS 64/2018, de 6 de fevereiro, ratifica a interpretação oferecida pelo STS 717/2014, de 29 de janeiro de 2015, e aplica, pelo menos, dolo eventual, quando cria uma situação de perigo concreto com desprezo pelos bens jurídicos. Quando esse risco se traduz num resultado de lesão que foi representado e admitido, este deve ser-lhe atribuído a título de dolo. No caso analisado na resolução, em que o sujeito ativo conduziu numa via pública em condições em que era impossível controlar o carro, o resultado era previsível e, portanto, concorre o dolo próprio do homicídio doloso.

Voltando ao caso paradigmático do «condutor kamikaze», que conduz em circunstâncias em que é altamente provável que ocorra um resultado lesivo ou mortal, evidencia um desprezo pela vida alheia que o leva a assumir o resultado da morte. No entanto, atribui-se-lhe dolo eventual e não direto ao assumir como quase certo o resultado da morte de um ou vários sujeitos indeterminados, e não perseguir a morte de um sujeito em concreto, o que era perseguido no caso do STS 717/2014, de 29 de janeiro.

Requejo (2024) concorda com estas considerações, excluindo do artigo 381.^º do Código Penal os casos em que se aprecia dolo direto de matar ou ferir usando o veículo como arma, o que constituiria o crime de homicídio doloso ou assassinato premeditado (em linha com o sustentado no STS de 29 de janeiro de 2015).

A dolo direta ficaria evidente em condutas nas quais é facilmente perceptível a intenção de atacar determinados indivíduos, como dirigir sobre um passeio para atropelar um pedestre (SAP Madrid de 18 de abril de 2005).

4. O TRATAMENTO CONCURSAL PERANTE A PRODUÇÃO DE RESULTADOS LESIVOS (ART. 382.º DO CÓDIGO PENAL)

O art. 382 do Código Penal inclui uma regra de concorrência e outra de responsabilidade civil de grande importância nos crimes contra a segurança rodoviária, nos seguintes termos: «Quando os atos sancionados nos artigos 379, 380 e 381 causarem, além do risco previsto, um resultado lesivo constitutivo de crime, independentemente da sua gravidade, os juízes ou tribunais apreciarão apenas a infração mais gravemente punida, aplicando a pena na sua metade superior e condenando, em qualquer caso, à reparação da responsabilidade civil que tenha sido originada».

A norma oferece um resultado penal rigoroso para o culpado, corrigindo a crítica que era formulada à regulamentação anterior de que era injustificadamente benéfica. É que o então artigo 383.º do Código Penal estabelecia que: «Quando os atos sancionados nos artigos 379.º, 381.º e 382.º causarem, além do risco previsto, um resultado lesivo, qualquer que seja a sua gravidade, os juízes e tribunais apreciarão apenas a infração mais gravemente punida, condenando, em qualquer caso, à reparação da responsabilidade civil que tenha sido originada. Na aplicação das penas estabelecidas nos artigos citados, os juízes e tribunais procederão de acordo com o seu prudente critério, sem se sujeitarem às regras prescritas no artigo 66.º». Entre os críticos da regulamentação anterior encontramos Zulgaldía (2010), para quem o legislador não tinha considerado os condutores que, apesar de não terem morrido nem ficado feridos, tinham sido colocados em perigo pela embriaguez do condutor, porque resolvia a situação através do concurso de normas, a resolver de acordo com o critério de alternatividade previsto no artigo 8.º, n.º 4, do Código Penal.

Face à solução oferecida pelo artigo 383.º do Código Penal, a regulamentação em vigor introduzida pela reforma da LO 15/2007 no artigo 382.º prevê uma concorrência entre o crime de perigo e o crime de resultado (homicídio, lesões) que atuará através da aplicação do crime mais grave na sua metade superior. Escobar (2012, p. 2) sintetiza as novidades introduzidas pela reforma concursal em matéria de segurança rodoviária:

1. Inclui os comportamentos relativos à condução temerária com desprezo temerário pela vida dos outros (anteriormente previsto no artigo 384).
2. O resultado lesivo produzido deve ser constitutivo de crime.
3. Resolve o concurso através da imposição da pena mais grave na sua metade superior.
4. A extensão da pena será determinada de acordo com as regras do art. 66 do Código Penal.

A previsão normativa deu origem a controvérsia tanto doutrinária como na jurisprudência menor sobre a forma de apreciar o concurso pela diferente interpretação da expressão «a infração mais gravemente punida», o que levou o Supremo Tribunal a unificar a sua doutrina iniciada após o STS 1135/2010 para garantir a segurança jurídica na interpretação normativa. A discussão passava pela escolha entre a interpretação de que o artigo 382.º do Código Penal estabelecia um concurso de normas a resolver de acordo com o princípio da consunção ou absorção estabelecido no artigo 8.º do Código Penal ou, pelo contrário, um concurso ideal de crimes que, por sua vez, podia ser real ou ideal.

A escolha pela aplicação de um ou outro tipo de concurso na cláusula do artigo 382.º do Código Penal implica consequências punitivas importantes. Se se considerasse que estamos perante um concurso de normas (artigo 8.º do Código Penal), o resultado lesivo seria subsumido (de acordo com o princípio da absorção) no artigo 381.º do Código Penal, sendo punido apenas pela pena prevista nessa disposição. Esta solução seria mais benéfica para o réu do que a concorrência real de crimes (art. 73 do Código Penal), em que seriam aplicadas tanto as penas do crime de resultado como do crime de perigo, sendo esta a solução mais gravosa.

Se, por outro lado, se entendesse que estamos perante um concurso ideal (art. 77.º do Código Penal), seria aplicada a pena prevista para o crime mais grave, agravada, mas daria a opção de punir as infrações separadamente. A solução proposta pelo artigo 382.º do CP implica uma regra penal especial, uma vez que permite punir a infração mais grave, agravada, sem oferecer a possibilidade de punir as infrações separadamente. A interpretação da cláusula, portanto, não é meramente académica, requer a unificação de critérios por parte do Supremo Tribunal para garantir uma adequada proporcionalidade punitiva e uma interpretação coerente do conjunto normativo dos crimes contra a segurança rodoviária.

Os Tribunais Provinciais abordaram a questão com uma disparidade de critérios inicial, considerando-as, por um lado, um concurso de normas, por outro, um concurso ideal e, por outro ainda, um concurso real. O STS 1135/2010 representou um ponto de inflexão, ao classificá-la como concurso específico. Para uma melhor análise da evolução interpretativa, devemos desenvolver o seguinte quadro comparativo:

Resolução	Suposto / Factos relevantes	Tese sobre o concurso	Contribuição doutrinária
STS 130/2000 e STS 1241/2001	Condução imprudente + resultado lesivo	Concurso de normas (absorção)	A desvalorização do perigo é absorvida pelo crime de resultado.
SAP Madrid 30 de junho de 2010	Condução imprudente + lesões	Concurso de normas (princípio da alternatividade)	Aplica-se apenas a infração mais grave (art. 8 CP).
SAP Valladolid 485/2001, 5 de julho	Condução imprudente + homicídio e lesões	Concurso ideal + concurso medial	A condução é pressuposto para vários crimes de lesão; multiplica os concursos. Opção onerosa.
SAP Madrid 109/2003, 10 de março	Condução imprudente + morte	Concurso ideal do art. 77 CP	Cada infração é punida separadamente.
SJP Oviedo nº 2, 12 de abril de 2007	Atropelamento com dupla intenção: ferir e criar perigo	Concurso real	São apreciados dois objetivos autónomos: ferir e criar perigo. Gravidade máxima.
STS 1135/2010, 29 de dezembro	Condução + vários resultados lesivos	Concurso de crimes com regra especial do art. 382 do Código Penal	Primeira decisão clara: o art. 382 é uma concorrência ideal específica, diferente do art. 77 do Código Penal, que não permite punir crimes separadamente. Ponto de viragem jurisprudencial.
STS 64/2018, 6 de fevereiro	Condução imprudente + resultado lesivo constitutivo de crime	Concurso de crimes (ideal específico) de acordo com o art. 382	Doutrina estabelecida: o art. 382 combina o critério do crime mais grave + agravamento na metade superior. Não é concurso de normas nem concurso ideal comum. É atacado um duplo bem jurídico, mas a pena é imposta por meio de regra especial.
STS 744/2018 (2019), 7 de fevereiro	Acidente com crime de perigo + crime de resultado	Concurso de crimes com regra penal específica	Reitera a doutrina de 2018: pena do crime mais grave na sua metade superior. Reconhece a pluralidade de crimes, mas não permite punição separada.
STS 350/2020, 25 de junho	Condução perigosa + resultado de	Concurso de crimes, salvo se houver dolo direto,	A regra da concorrência só se aplica se o resultado for causado por imprudência ou dolo

Resolução	Suposto / Factos relevantes	Tese sobre o concurso	Contribuição doutrinária
	morte ou ferimentos	caso em que há concurso real	eventual; se houver dolo direto de matar/ferir ⇒ concorrência real.

Os defensores da concorrência de normas consideravam que a desvalorização da conduta de condução imprudente estava subsumida na desvalorização do resultado lesivo. Por isso, apenas era punido o crime mais grave (o do resultado). Exemplos disso são a SAP de Madrid de 30 de junho de 2010 (com citação das SSTS 1241/2001, de 20 de junho, ou 130/2000, de 10 de abril). Esta opinião é partilhada por um setor doutrinário, para quem, quando além do risco se produzir um resultado lesivo dele derivado, se aplicará o preceito a título de concurso de leis. Assim, indica Abadías (2021, p. 537): «será apreciada, em concurso de leis, apenas a infração mais gravemente punida (princípio da absorção), aplicando-se a pena na sua metade superior, *nos termos* do artigo 382.º do Código Penal».

A via dogmática que considera mais adequada a aplicação do concurso de normas alega que o crime de perigo deve ceder perante o de resultado (o de lesão), pois o segundo era o que se pretendia evitar. De acordo com isso, o crime de lesão seria o principal e, perante ele, cederia o de perigo.

Para outros Tribunais Provinciais, a conduta lesa dois bens jurídicos independentes: o bem jurídico coletivo «segurança rodoviária» e o bem pessoal «vida ou integridade física». Por isso, a pluralidade de crimes entrava em relação através da concorrência ideal prevista no artigo 77.º do Código Penal, constituindo um único facto duas ou mais infrações. Esta solução, no entanto, é criticável, pois oferece um resultado penológico que pode estar muito longe da solução oferecida pelo artigo 382.º do Código Penal. A título de exemplo, podemos citar a SAP Valladolid (Secção 2ª) 485/2001, de 5 de julho, que considerou que os factos provados constituíam um crime de condução temerária do artigo 384 do CP (hoje, 381) em concurso medial do artigo 77.1.2 com um concurso ideal do artigo 77.1.1 do CP entre um crime de homicídio do artigo 138, um crime de lesões do artigo 149 e um crime de lesões do artigo 147, e uma contravenção de lesões do extinto artigo 617.1 do CP. Justificou-o assinalando que nos encontramos perante um concurso medial juntamente com outro ideal: «a condução temerária supôs a produção de outros resultados; constituiu-se como pressuposto indispensável (concurso medial) da colisão posterior que, em concurso ideal, produziu um resultado mortal e outros de lesões».

O Supremo Tribunal abordou o problema da concorrência na STS 1135/2010, de 29 de dezembro de 2010, em relação a factos enquadrados no artigo 383.º do Código Penal (precedente do atual 382.º). Estabeleceu que a regra especial de concurso não era afetada quando a situação de risco tinha desencadeado vários resultados lesivos, uma vez que se iria sempre produzir a absorção na infração mais gravemente punida. Pronunciou-se a favor da consideração da regra do artigo 383.º do Código Penal (atualmente, 382) como um concurso ideal específico, individualizado do artigo 77.º do Código Penal, uma vez que «no artigo 382.º do Código Penal não está prevista a punição separada das diferentes infrações, embora isso pudesse ser mais favorável para o arguido».

A SAP Madrid (Secção 7^a) 109/2003, de 10 de março, declarou o arguido responsável por um crime de homicídio por negligência previsto no artigo 142.1 e 2 do CP em relação ao concurso ideal do artigo 77.1 do CP com os artigos 379, 381 e 384.1 do CP.

A favor da concorrência ideal de crimes pronunciam-se autores como Sánchez Melgar e Luzón Cuesta (2011).

No entanto, houve defensores da concorrência real de crimes. O Tribunal Penal n.^º 2 de Oviedo, em sentença de 12 de abril de 2007, num caso em que um condutor atropelou deliberadamente algumas pessoas numa passadeira, considerou a concorrência real entre os crimes de lesões e condução temerária e as contravenções de lesões, ao constatar a dupla intenção do sujeito: por um lado, atropelar as pessoas e, por outro, criar um perigo concreto para aqueles que não foram atropelados.

O Supremo Tribunal decidiu definitivamente a questão, reforçando a tese apresentada no STS 1135/2010 em sentenças como a STS 64/2018, de 6 de fevereiro, STS 744/2018, de 7 de fevereiro de 2019, e STS 350/2020, de 25 de junho de 2020, criando assim uma doutrina consolidada. Nelas, argumenta que estamos perante um concurso de crimes e não de normas, que conta com uma regra penal especial. Nesse sentido, mesmo admitindo que existem vários crimes, não recorre à regra de concurso do artigo 77.^º do Código Penal, mas sim à solução oferecida pelo próprio artigo 382.^º do Código Penal: «apreciar apenas a infração mais gravemente punida, aplicando a pena na sua metade superior». Isso significa que existe um ataque a dois bens jurídicos, o coletivo e o individual, mas a sanção é aplicada através da fórmula específica.

O referido STS 64/2018, de 6 de fevereiro, unifica a interpretação da regra do artigo 382 como uma concorrência de crimes para a qual o legislador prevê uma regra penal singular, semelhante à da concorrência de normas: «a correspondente ao crime mais grave, mais a previsão da concorrência ideal, na sua metade superior». Supõe, portanto, «uma exceção ao critério geral no caso de concorrência de um crime de perigo e outro de resultado, em virtude do qual o crime de resultado absorve o de perigo (STS 122/2002, de 1 de fevereiro), critério que, no caso, é substituído pelo do crime mais grave na sua metade superior, combinando na imposição da pena as normas do concurso ideal e o princípio da alternatividade».

Para explicar que a natureza da concorrência é de crimes, ele enfoca que a norma indica «quando com os atos sancionados nos artigos 379, 380 e 381», deixando claro através da preposição «com» que o resultado lesivo constitutivo do crime ocorre com a ação. Ou seja, com a ação não só se produz um risco, mas também um resultado lesivo. Apesar de a ação ser única, são atacados dois bens jurídicos diferentes e infringidos dois preceitos penais, o que é punido como concurso ideal. A pena mais elevada é consequência de uma dupla desvalorização: o perigo causado à segurança rodoviária e o resultado lesivo que daí deriva.

O STS 744/18, de 7 de fevereiro de 2019, citando o STS anterior, lembra que a previsão do art. 382 do CP é a da concorrência de crimes, mas com uma peculiaridade penológica, pois se aproxima da concorrência de normas ao atender ao crime mais grave, mas adota a solução da concorrência ideal de crimes. E, desta forma, a regra do artigo

382.^º «não exclui a consideração da pluralidade de crimes aos quais aplicar uma pena acumulada».

O STS 350/2020, de 25 de junho de 2020, procura descrever os contornos do artigo 382.^º para dirimir «a doutrina contraditória dos Tribunais a este respeito». Diferencia se o resultado foi desejado diretamente pelo autor, caso em que se aplicará a concorrência real, ou se ocorreu por imprudência, entrando em jogo para o resultado lesivo a cláusula de concorrência. Salienta que «para a aplicação da norma de concurso, é necessário que o autor, além do risco previsto, provoque um resultado lesivo constitutivo de um crime imprudente ou, eventualmente, com dolo eventual. O dolo direto de atentado contra a vida ou de causar uma lesão à vítima perseguida pelo autor, impede a aplicação da cláusula de concurso, porque o que se pretende é alcançar esse resultado. Nesse caso, quando a segurança rodoviária que inclui terceiros como bem jurídico é afetada, pode dar lugar a um concurso real de crimes, a serem punidos separadamente.

Pode parecer que o legislador pensou no caso em que poderia ocorrer um crime de perigo doloso (condução temerária) e um crime de homicídio ou lesões por imprudência derivado do consumo de álcool ou velocidade excessiva, por serem os casos mais frequentes. No entanto, o facto de se introduzir a expressão «qualquer que seja a sua gravidade» semeia a dúvida, pois, quando nos deparamos com um caso do artigo 381.^º do Código Penal, como vimos, pode-se defender que o resultado se produz a título de dolo eventual. Neste caso, a concorrência teria lugar com o homicídio doloso do artigo 138.^º do Código Penal, e seria aplicada a pena na sua metade superior.

Escobar (2012), nos casos em que se produz um resultado de morte, não hesita em aplicar o artigo 138.^º do CP na sua metade superior, punindo-se, portanto, com mais pena quando se produz através de um veículo motorizado do que no caso de um homicídio comum. A explicação reside no aumento da desvalorização da ação e do resultado pelo uso do veículo e por se tratar de uma atividade cotidiana como a circulação rodoviária, à qual «se acede numa atmosfera de confiança na condução». Considera que, se agiu com dolo eventual de causar a morte de um terceiro e apenas se obtém o resultado de lesão, deve ser aplicado o homicídio doloso em grau de tentativa. Chega-se a uma solução diferente quando a intenção era apenas ferir, pois a previsão da condução temerária com manifesto desprezo pune com pena mais severa do que o crime básico de lesões do art. 147 do Código Penal e a sua modalidade agravada do art. 148 do Código Penal. Se o resultado for o de lesões do artigo 149 ou 150, serão estes os tipos aplicados na sua metade superior, por terem uma pena abstratamente superior.

A regra menciona apenas os crimes previstos nos artigos 379.^º, 380.^º e 381.^º. Exclui os tipos de condução sem autorização e de causação de risco grave para a circulação previstos nos artigos 384.^º e 385.^º do CP, respectivamente, aos quais se aplicará a regra geral da concorrência de crimes do artigo 77.^º do CP, uma vez que deles não decorre um risco para a circulação da mesma natureza que os anteriores. A cláusula utiliza o termo «lesivo» e não «prejudicial», de modo que, se, em consequência de uma ação enquadrada nos artigos 379.^º, 380.^º ou 381.^º, ocorrerem danos, estes não serão exigidos de acordo com o concurso especial previsto, mas poderão ser exigidos por via da responsabilidade civil. Daí a frase: «condenando, em todo o caso, à indemnização da responsabilidade civil que tenha sido originada».

Do estudo da regra especial de concurso conclui-se que o legislador oferece uma solução distante do concurso de normas, apesar do uso da expressão «apreciarão apenas», inerente a este. É oferecida uma solução imperativa que não acolhe nem o regime de concorrência de normas do art. 8 nem o sistema próprio do art. 77, que permite estabelecer as penas dos crimes separadamente. Para Vargas (2007), «O Projeto no novo art. 382 considera a situação formalmente como concorrência de normas, embora aplique um regime penal mais severo».

Será necessário, portanto, considerar a pena mais grave em abstracto, de acordo com a graduação das penas estabelecida no artigo 33.º do Código Penal. Será mais grave aquela que acarrete pena privativa de liberdade do que aquela que acarrete pena privativa de direitos.

Um setor doutrinário divergente defende a eliminação da regra especial de concurso, alegando que as regras do concurso ideal do artigo 77.º do Código Penal são suficientes. De facto, argumentam, é o concurso ideal que deveria ser aplicado se, como consequência do ato de condução, tivesse ocorrido um crime de danos previsto no artigo 263.º do Código Penal. Chama a atenção, no entanto, que a solução do artigo 382.º não é exclusiva dos crimes contra a segurança rodoviária. Pode-se observar uma técnica idêntica, por exemplo, em relação aos crimes relativos à energia nuclear (artigo 343.º, n.º 2, do Código Penal).

Qual seria a solução no caso de ocorrerem vários resultados lesivos em consequência do risco (várias mortes, vários feridos ou várias mortes e feridos)? A norma indica apenas que a regra se aplicará «independentemente da sua gravidade». A Circular da FGE 10/2011 mostra-se favorável a considerar tantos concursos ideais como crimes de resultados lesivos: «quando, na aplicação da norma do art. 382, houver uma pluralidade de crimes de resultado imprudentes, solicitarão a pena do crime mais grave na sua metade superior e, dentro dela — e este é um crime de resultado —, aplicarão, por sua vez, as regras da concorrência ideal do art. 77 do CP». Quando houver uma pluralidade de crimes de resultado por dolo eventual, será igualmente resolvido através da concorrência ideal entre a condução temerária qualificada e o homicídio doloso e, como salienta Escobar (2012, p. 8): «aquele deve ser integrado, por um lado, pela preceito resultante da aplicação do artigo 382.º; e, por outro, pelo restante dos crimes dolosos».

Como expusemos *supra*, o art. 382 do Código Penal inclui uma cláusula de responsabilidade civil. Tal como considera Suárez Mira (2023), não constitui qualquer exceção ao regime geral de responsabilidade civil estabelecido no Código Penal, mas evita problemas interpretativos.

5. UM OLHAR SOBRE O DIREITO COMPARADO

Optou-se por recorrer ao direito alemão e italiano como referência comparativa em matéria de segurança rodoviária, em detrimento dos países fronteiriços, uma vez que a estrutura normativa e metodológica é mais próxima do sistema espanhol do que a oferecida por esses países. Assim, foram tidos em conta critérios de coerência jurídica, qualidade normativa e afinidade dogmática, em detrimento de uma perspetiva meramente geográfica.

5.1. O MODELO ALEMÃO

O Código Penal Alemão (StGB) não contempla uma figura totalmente equiparável ao art. 381.1 CP, embora no § 315 c StGB⁴ esteja previsto o crime de «colocação em perigo do tráfego rodoviário» (*Gefährdung des StraBenverkhrs*). O parágrafo reúne, com um claro enfoque objetivo, duas hipóteses alternativas passíveis de sanção penal. Assim, serão punidos:

- A condução sob o efeito do álcool ou de outras substâncias, ou por sofrer de deficiências físicas ou psíquicas.
- A prática de qualquer um dos «sete pecados capitais do trânsito» enumerados de forma *exhaustiva*. Entre eles, a falta de observância da preferência de passagem, ultrapassagens indevidas, desrespeito pelas passagens para peões, velocidade excessiva em zonas com pouca visibilidade e circulação em sentido contrário nas autoestradas.

Em ambos os casos, exige-se que a situação de risco «ponha em perigo a integridade física ou a vida de outra pessoa ou bens alheios de valor significativo».

O sistema alemão tem sido criticado⁵ por oferecer uma lista fechada em um ato como a condução, no qual podem ocorrer inúmeras situações que colocam em risco a vida ou a integridade das pessoas. Em sua defesa, ao objetivar o tipo e eliminar expressões subjetivas como "desprezo", a norma proporciona maior segurança jurídica, pois será aplicada sempre que ocorrer uma das situações, sem necessidade de interpretação adicional.

5.2. O MODELO ITALIANO

O Código Penal italiano também defende uma solução diferente da espanhola, introduzindo uma figura específica no artigo 589 bis: o homicídio rodoviário (*omicidio stradale*). A este respeito, convém acrescentar uma referência à *ratio legis* dessa disposição, sublinhando que a reforma de 2016 teve como objetivo dar uma resposta normativa mais rigorosa ao aumento de acidentes rodoviários de especial gravidade com resultado mortal, reforçando assim a eficácia do sistema punitivo italiano.

O homicídio rodoviário assume natureza culposa, não dolosa. Omite assim a necessidade de averiguar a intenção do condutor para apreciar a existência de dolo direto ou dolo eventual no resultado. Compensa penologicamente a configuração exclusivamente culposa, atribuindo ao facto uma pena elevada, mais própria dos crimes dolosos do que dos culposos. Juntamente com o tipo básico (2-7 anos de prisão), contempla tipos qualificados em função das circunstâncias concorrentes:

- Quando a morte é causada por um condutor com uma taxa de álcool superior a 1,5 g/l ou sob a influência de estupefacientes (8-12 anos).

⁴ StGB corresponde a Strafgesetzbuch (Código Penal alemão) e § indica o parágrafo ou secção do Código.

⁵ Mir Puig critica que a responsabilidade se concentre excessivamente na criação de um risco objetivo, sem avaliar a atitude subjetiva do autor.

- Se a morte for causada por um condutor com uma taxa de álcool entre 0,8-1,5 g/l, ou se ocorrer como consequência de excesso de velocidade extraordinário, ou de factos como passar um semáforo vermelho ou circular em sentido contrário ao permitido (5-10 anos).

Da análise de ambos os modelos, conclui-se que tanto a Alemanha como a Itália optam por modelos mais objetivos do que o espanhol, evitando recorrer à dolo eventual e a elementos subjetivos difíceis de provar. A Alemanha centra-se na criação objetiva de um perigo, enquanto a Itália configura o homicídio rodoviário (*omicidio stradale*) como um crime culposo.

6. CRÍTICA AO ART. 381 DO CP COMO TIPO PRIVILEGIADO

6.1. A DIFICULDADE NA SUA APLICAÇÃO

O Supremo Tribunal, perante os casos mais graves de condução temerária em que o resultado letal deve ser representado como uma consequência quase certa, optou por considerar um crime de homicídio consumado ou tentado, deixando de lado o crime contra a segurança rodoviária do art. 381 do Código Penal⁶. Este é um dos temas que mais controvérsia suscita no estudo do caso do «condutor suicida». Se os casos mais graves de condução temerária com desprezo temerário pela vida dos outros são absorvidos pela tentativa de homicídio (no caso de o resultado não se concretizar), que possibilidades reais de aplicação prática pode ter o tipo? Em que casos os factos seriam tipificados de acordo com o artigo 381.^º do Código Penal?

A questão não é trivial, pois a escolha de uma ou outra possibilidade dá origem a diferenças penais nada desprezíveis. O crime de homicídio doloso teria uma pena entre 5 e 10 anos de prisão, enquanto a pena prevista no artigo 381.1 do Código Penal para a condução imprudente é de 2 a 5 anos de prisão. Como se justificaria que um indivíduo que conduziu com manifesto desprezo pela vida dos outros, produzindo um risco objetivo para a vida, pudesse ser punido pelo tipo mais vantajoso do artigo 381.1 do Código Penal? Se concurrem os elementos objetivos e subjetivos do dolo eventual ao assumir e aceitar como altamente provável que a morte seja o resultado da sua ação, não haveria qualquer explicação de política criminal que o afastasse dos crimes contra a vida para o aproximar dos crimes contra a segurança, com a vantagem penológica referida.

O tipo do artigo 381.^º do Código Penal ficaria como residual, aplicável a situações intermédias entre o dolo de perigo previsto no artigo 380.^º do Código Penal e o dolo eventual, à semelhança do dolo de perigo qualificado ou de uma culpa com um plus de reprovação. Estaríamos perante um caso de difícil configuração e complexa aplicação prática.

A Circular 10/2011 indicou em que casos, diferentes do condutor suicida, deveria ser aplicado o artigo 381.^º do CP. Para isso, era necessário estar «atento às circunstâncias concorrentes, ao maior ou menor perigo para terceiros e às representações do autor decorrentes da sua conduta». Apesar desse esforço, continua a ser verdadeiramente

⁶ Ver, entre outras, as SSTS 717/2014, de 29 de janeiro de 2015, e 64/2018, de 6 de fevereiro, e a recentíssima STS 626/2025, de 3 de julho de 2025.

complexo determinar as condutas que, sendo distintas do condutor suicida, excedem o artigo 380.º e devem ser punidas de acordo com o artigo 381.º do CP.

6.2. QUESTIONAMENTO DA NECESSIDADE DA EXISTÊNCIA DO TIPO QUALIFICADO

Entre as principais críticas que podem ser feitas ao artigo 381, identificamos as seguintes:

1. Inclui um conceito jurídico indeterminado: «desprezo manifesto pela vida dos outros», que carece de uma definição universalmente aceite. Para tentar dar conteúdo à previsão, foram elaboradas teorias subjetivas, objetivas e motivacionais.

2. Para saber se existe «desprezo temerário», são considerados indícios que coincidem com os próprios do dolo eventual. Assim, nas manifestações mais graves do artigo 381.º do Código Penal, a fronteira com o crime de homicídio em grau de tentativa torna-se difusa, e os tribunais têm optado por aplicar este último, e não o crime contra a segurança rodoviária. Embora esta solução seja lógica do ponto de vista da política criminal, uma vez que protege o bem jurídico mais precioso com uma pena proporcional à gravidade do risco, reduz significativamente o âmbito de aplicação prática do tipo específico.

3. Se um mesmo caso puder ser classificado de acordo com os artigos 138.º e 381.º, não haveria razão para aplicar o tipo do artigo 381.º do Código Penal, o que supõe uma clara vantagem penal para o autor. O facto de a situação de risco ter sido provocada por um veículo motorizado ou ciclomotor não é suficientemente sólido para nos inclinarmos pelo artigo 381.º do Código Penal, uma vez que o veículo pode ser considerado um instrumento do crime para efeitos de tentativa de homicídio.

A doutrina e a jurisprudência maioritária reservam o artigo 381.º para os casos em que se aprecia uma perigosidade extrema na conduta, de modo que, para um homem médio, seja provável a morte de uma pessoa, sem chegar a ser tão clamorosa como para apreciar o artigo 138.º em tentativa. Consideram-no um tipo intermédio entre a tentativa de homicídio e a condução temerária do artigo 380.º do CP.

Na opinião de Olmedo (2010), se da condução decorre um perigo direto e imediato para a vida de alguém, deve ser considerada a tentativa de homicídio. Esta circunstância, no entanto, não tem necessariamente de ocorrer no tipo previsto no artigo 381. Considera que esta ideia é reforçada pelo artigo 381.2, que permite uma condução temerária em que existe apenas uma situação de perigo abstrato, sem necessidade de ocorrer um perigo concreto. Esta possibilidade nunca se enquadraria na tentativa de homicídio.

7. CONCLUSÕES

O legislador respondeu à exigência social de punir severamente a conduta do «condutor homicida» através de um tipo específico: o crime de condução com manifesto desprezo pela vida dos outros.

Trata-se de um crime doloso, de perigo concreto, de mera atividade e de efeitos permanentes, cuja configuração parte do crime de imprudência manifesta e que se diferencia deste no elemento subjetivo da injustiça: o desprezo temerário pela vida. É

precisamente este elemento qualificador que origina não poucos problemas interpretativos, pois, nos casos em que o risco produzido voluntariamente para a vida de terceiros não acarreta resultados lesivos, a linha que separa o crime contra a segurança rodoviária do crime de homicídio em grau de tentativa é difusa.

A problemática em relação à delimitação de ambas as figuras tem consequências transcedentais, uma vez que a diferença penológica entre uma e outra é significativa. Isso gera uma clara insegurança jurídica, pois, na ausência de critérios uníacos, um mesmo caso pode levar a soluções diferentes, sem que existam razões de política criminal que permitam defender a aplicação do tipo mais vantajoso. Portanto, a dificuldade interpretativa excede o âmbito teórico para ter um impacto direto na prática judicial e na previsibilidade das sentenças, gerando possíveis diferenças significativas na aplicação da pena entre diferentes tribunais.

Nos casos em que, como consequência do crime do art. 381, ocorre um resultado lesivo, entra em jogo a regra concursal especial prevista no art. 382 do Código Penal, norma de especial importância nos crimes contra a segurança rodoviária, cuja aplicação tem dado origem a controvérsias doutrinárias em matéria de criminalidade rodoviária e disparidades nas resoluções judiciais. Em frente aos defensores de que nos encontramos perante um concurso de normas, situam-se aqueles que o classificam como concurso ideal, medial ou real. A escolha pela aplicação de um ou outro tipo de concurso transcende o mero debate doutrinário, tendo importância capital no resultado penológico.

O Supremo Tribunal consolidou o critério interpretativo afirmando que o artigo 382.^º do Código Penal contempla uma concorrência de crimes que, embora se aproxime da solução da concorrência de normas ao atender ao crime mais grave, estabelece uma regra penal especial que adota a solução da concorrência ideal de crimes.

Dados os problemas de aplicação que o tipo penal estudado levanta, torna-se necessário propor novos cenários que contribuam para oferecer segurança aos operadores jurídicos, por meio de propostas *de lege ferenda*. Uma proposta conservadora implicaria procurar uma unidade interpretativa do preceito através de uma Circular da FGE e de um Acordo do Plenário não jurisdicional da Segunda Secção do Supremo Tribunal, nos quais se indicaria quais os sinais externos que concorreriam no crime do artigo 381.^º e não no homicídio tentado. Seria oferecido uma espécie de guia para os operadores jurídicos, semelhante ao modelo alemão, mas com caráter orientativo e não fechado.

No entanto, a solução mais prática seria eliminar o preceito. A insegurança jurídica que implica não saber com certeza se estamos perante um ilícito remetido para os artigos 138.^º ou 381.^º do CP desapareceria se as possibilidades se reduzissem aos artigos 380.^º e 138.^º do CP. O artigo 380.^º ficaria limitado à condução com temeridade manifesta, nos casos em que não se apreciasse claramente o dolo eventual no resultado, devido às escassas possibilidades de este se verificar, dadas as circunstâncias concorrentes, enquanto que, se este fosse constatado, seria aplicável o crime de homicídio em grau de tentativa (artigo 138.^º em relação ao artigo 16.^º do Código Penal). Uma maior variação penal no artigo 380 permitiria adequar a pena à gravidade do fato.

A redação atual faz com que o artigo 381 do Código Penal inclua casos que pressupõem uma aceitação do risco de matar, como acontece nas hipóteses de condução em alta velocidade ou realização de corridas ilegais na cidade sem respeitar as regras

básicas de trânsito. A existência do tipo torna-se desnecessária no momento em que esses casos poderiam ser enquadrados no artigo 138.º do Código Penal. A isso acresce que o legislador não oferece uma definição do que deve ser entendido por «desprezo manifesto», o que acarreta insegurança jurídica e resulta em decisões díspares pelos tribunais. O desaparecimento do tipo, como defendemos, implicaria a eliminação de um conceito jurídico indeterminado. Desta forma, alinhar-nos-íamos neste ponto com o direito alemão e italiano, ao não reconhecer um tipo de perigo doloso autónomo.

Em suma, o estudo evidencia a necessidade de equilibrar a proteção de bens jurídicos tão relevantes como a vida e a segurança rodoviária com a certeza normativa e a coerência na aplicação penal.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abadías Sema, A. (2021). *Direito penal. Parte especial. Temas práticos para o seu estudo* (2^a ed.). Colex.
- Barga de Quiroga, J. (Coord.). (2019). *Guia prático sobre crimes contra a segurança rodoviária e crimes imprudentes cometidos ao volante* (1^a ed.). Colex.
- Escobar Jiménez, R. (2012). Notas sobre o artigo 382 do Código Penal e os crimes contra a segurança rodoviária. *Jornal La Ley*, (7901).
- Luzón Cuesta, J.M. (2011). *Compêndio de Direito Penal. Parte especial*. Dykinson.
- Ministério Público (2011). *Circular 10/2011, sobre critérios para a unidade de atuação especializada do Ministério Público em matéria de Segurança Rodoviária*. Disponível em <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=FIS-C-2011-00010>
- Ministério Público (2006). *Consulta 1/2006, sobre a qualificação jurídico-penal da condução de veículos motorizados a velocidades extremamente elevadas*. Disponível em https://www.fiscal.es/memorias/estudio2016/CONS/CON_01_2006.html
- Mir Puig, S. (2003). Significado e alcance da imputação objetiva no Direito Penal. *Revista Eletrónica de Ciência Penal e Criminologia*, <http://criminet.ugr.es/recpc/05/recpc05-05.pdf>
- Muñoz Conde, F. (2019). *Direito Penal. Parte especial*. Tirant lo Blanch.
- Muñoz Conde, F. (2022). *Direito Penal. Parte Especial*. Tirant lo Blanch.
- Olmedo Cardenete, M. (2010). Condução temerária com manifesto desprezo pela vida ou integridade das pessoas. Em M. Olmedo & A. Aránguez (Eds.). *Proteção penal da segurança rodoviária* (pp. 97–106). Ed. Alea Blanca.
- Quintero Olivares, G. (1989). A reforma do Código Penal pela Lei Orgânica 3/1989, *Revista Española de Derecho Penal*, n.º 1.
- Quintero Olivares, G. (Dir.), (2016). Comentários ao Código Penal espanhol (Tomo II). Aranzadi.
- Requejo Conde, C. (2024). Em Monge Fernández, M. A. (Coord.), *Compêndio de Direito Penal. Parte especial (I)*. Tecnos.
- Ruiz Rodríguez, L. R. (2010), Os crimes de condução temerária e a sua estrutura normativa, *Revista de Direito Penal e Criminologia*.

Sánchez Melgar, J., García Pérez, J. J., Martín-Caro Sánchez, J. A., de Urbano Castrillo, E., & del Caso Jiménez, M. T. (2010). Código Penal. Comentários e jurisprudência. Tomo II: Arts. 245 a 639 e disposições. Editorial Jurídica Sepín. Disponível em https://openlibrary.org/books/OL47567705M/C%C3%B3digo_Penal._Comentarios_y_Jurisprudencia._Tomo_II.

Suárez-Mira Rodríguez, C. (2023). Manual de Direito Penal. Parte especial (Tomo II, 9^a ed.). Civitas.

Teijón Alcalá, M. (2023). Crimes contra a segurança rodoviária, em M. Serrano, C. Vázquez, D. Fernández, S. Câmara, M. Teijón & F. Meléndez, *Direito Penal Parte Especial*, Tirant lo Blanch.

Vargas Cabrera, B. (2007). O crime de condução sob a influência de bebidas alcoólicas e drogas tóxicas do art. 379 CP. Estudos de Direito Judicial, (114), 4. Conselho Geral do Poder Judicial. Disponível em <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2513491>

Zugaldía Espinar, J. M. (2010). A concorrência entre os crimes de lesão e os crimes de perigo. A estranha regra de concorrência do art. 382 do Código Penal espanhol. A Lei Penal, (67), Disponível em <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3168837>