



Artigo de Investigação

O CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO NUM CONTEXTO DE MOBILIDADE EM CONSTANTE MUDANÇA

Tradução para o português com ajuda de IA (DeepL)

Teresa Castellet Portolés

Doutoranda em Direito Penal na UNED e investigadora no Instituto Universitário de Investigação em Tráfego e Segurança Rodoviária (INTRAS) da Universidade de Valência
tcastelle3@alumno.uned.es / teresa.castellet@uv.es

Recebido em 28/04/2026

Aceite em 05/06/2026

Publicado em 30/06/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

Citação recomendada: Castellet Portolés, T. (2026). O conceito penal de condução num contexto de mobilidade em constante mudança *Revista Logos Guardia Civil*, 4(2), pp. 85–106. <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.9057>

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

Registo Legal: M-3619-2023

NIPO online: 126-23-019-8

ISSN online: 2952-394X

O CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO NUM CONTEXTO DE MOBILIDADE EM CONSTANTE MUDANÇA

Índice: 1. INTRODUÇÃO. 2. DELIMITAÇÃO DOGMÁTICA DO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO. 3. OBJEÇÕES AO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO A PARTIR DE DIVERSAS PERSPETIVAS. 3.1. O bem jurídico protegido: o que é a segurança rodoviária? 3.2. Mobilidade contemporânea vs. conceito penal de condução. 3.3. Impacto da automatização no conceito penal de condução. 3.4. A tentativa é aplicável nos crimes contra a segurança rodoviária? 4. ELEMENTOS-CHAVE PARA UM EVENTUAL NOVO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO. 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS. 6. LEGISLAÇÃO E JURISPRUDÊNCIA. 6.1. Legislação. 6.1.1. Europeia. 6.1.2. Nacional. 6.2. Jurisprudência. 6.2.1. Tribunal Constitucional. 6.2.2. Supremo Tribunal. 6.2.3. Tribunais Provinciais.

Resumo: A constante evolução e transformação da mobilidade, impulsionadas em grande medida pelos avanços tecnológicos e pela expansão dos sistemas de inteligência artificial, revelam a insuficiência do conceito penal de condução, que parece ter ficado à margem destas mudanças. A sua configuração atual, centrada na tração mecânica e na circulação em vias públicas, é inadequada para abranger certos casos que, embora não se enquadrem nesse esquema clássico, geram riscos significativos para a segurança rodoviária. Esta reflexão baseia-se na evolução normativa, na jurisprudência recente e na necessidade de adaptar o Direito Penal às mudanças tecnológicas e sociais que incidem diretamente na circulação rodoviária. Este trabalho analisa como o conceito de condução foi definido do ponto de vista penal e por que razão é necessário rever o seu âmbito atual a partir de diferentes perspetivas: a do bem jurídico protegido, a dos novos padrões de mobilidade — especialmente os veículos de mobilidade pessoal —, a da automatização progressiva e a da tentativa nos crimes contra a segurança rodoviária. O trabalho conclui que é conveniente reformular o conceito penal de condução com base em critérios funcionais e tecnológicos mais adequados à realidade contemporânea, tais como o controlo efetivo do deslocamento e a potencialidade real de causar danos da conduta.

Resumen: La constante evolución y transformación de la movilidad, impulsada en gran medida por los avances tecnológicos y la extensión de los sistemas de inteligencia artificial, ponen de manifiesto la insuficiencia del concepto penal de conducción, que parece haber quedado al margen de estos cambios. Su configuración actual, centrada en la tracción mecánica y en el desplazamiento en vía pública, es inadecuada para abarcar ciertos supuestos que, aunque no encajan en ese esquema clásico, generan riesgos significativos para la seguridad vial. Esta reflexión se apoya en la evolución normativa, en la jurisprudencia reciente y en la necesidad de adaptar el Derecho penal a los cambios tecnológicos y sociales que inciden directamente en la circulación viaria. Este trabajo examina cómo se ha configurado penalmente el concepto de conducción y por qué resulta necesario revisar su alcance actual desde distintas perspectivas: la del bien jurídico protegido, la de los nuevos patrones de movilidad — especialmente los vehículos de movilidad personal —, la de la progresiva automatización y la de la tentativa en los delitos contra la seguridad vial. El trabajo concluye que resulta conveniente reformular el concepto penal de conducción a partir de criterios funcionales y tecnológicos más acordes con la realidad contemporánea, como el control efectivo del desplazamiento y la potencialidad real lesiva de la conducta.

Palavras-chave: Condução, segurança rodoviária, veículos automatizados, veículos de mobilidade pessoal (VMP), responsabilidade objetiva, tentativa.

Palabras clave: Conducción, seguridad vial, vehículos automatizados, vehículos de movilidad personal (VMP), imputación objetiva, tentativa.

ABREVIATURAS

Art.: Artigo.

BOE: Boletim Oficial do Estado.

CP: Código Penal.

DGT: Direção-Geral do Trânsito.

DPEJ: Dicionário Pan-hispânico do Espanhol Jurídico.

DOUE: Jornal Oficial da União Europeia.

FJ: Fundamento jurídico.

IA: Inteligência Artificial.

LSV: Decreto-Lei Real n.º 6/2015, de 30 de outubro, que aprova o texto refundido da Lei sobre Tráfego, Circulação de Veículos e Segurança Rodoviária.

RIA: Regulamento (UE) n.º 2024/1689, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que estabelece normas harmonizadas em matéria de inteligência artificial e que altera os Regulamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144, bem como as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828.

RGCir: Decreto Real n.º 1428/2003, de 21 de novembro, que aprova o Regulamento Geral de Circulação para a aplicação e desenvolvimento do texto articulado da Lei sobre o tráfego, a circulação de veículos a motor e a segurança rodoviária, aprovada pelo Decreto Real Legislativo n.º 339/1990, de 2 de março.

RGV: Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento Geral dos Veículos.

RJ: Repertório de jurisprudência da base de dados da Aranzadi.

ROJ: Número de registo das sentenças do Centro de Documentação Judicial.

SAE: Society of Automotive Engineers.

SAP: Acórdão do Tribunal Provincial.

STC: Acórdão do Tribunal Constitucional.

STS: Acórdão do Supremo Tribunal.

TC: Tribunal Constitucional.

TOL: Número de registo das sentenças na base de dados Tirant Prime.

TS: Supremo Tribunal.

UE: União Europeia.

VMP: Veículos de mobilidade pessoal.

1. INTRODUÇÃO

O tráfego — entendido num sentido lato, referindo-se à circulação de pessoas e animais, e não apenas de veículos — constitui uma realidade social histórica cuja existência está ligada à própria evolução da humanidade, na medida em que o ser humano sempre teve necessidades de deslocação. No entanto, a circulação nem sempre foi tal como é concebida atualmente.

O surgimento do motor e a subsequente generalização dos veículos a motor¹, especialmente do automóvel, juntamente com o aumento dos riscos decorrentes da sua utilização, transformaram o tráfego num fenómeno social relevante, o que exigiu uma adaptação normativa contínua a esta realidade em constante mudança, tanto a nível técnico como funcional. No entanto, ao contrário dessa evolução normativa, o conceito penal de condução permaneceu praticamente inalterado, alheio às profundas mudanças que tanto a mobilidade como os modos de deslocação têm sofrido.

Esse estagnação conceptual revela-se particularmente problemática no cenário atual. Num contexto de mobilidade em constante transformação, marcado pelo surgimento de novas formas de deslocação e pelos avanços tecnológicos, torna-se evidente a insuficiência do conceito penal vigente de condução para dar resposta a todas as situações decorrentes da circulação rodoviária.

O objetivo deste trabalho é analisar as deficiências da configuração atual do conceito penal de condução a partir de diferentes perspetivas: o bem jurídico protegido pelos crimes contra a segurança rodoviária, a mobilidade contemporânea, o auge da automatização da condução e a problemática da tentativa neste tipo de crimes. Partindo daí, propõe-se a elaboração de um conceito atualizado, capaz de dar resposta adequada às diferentes situações que se apresentam no trânsito rodoviário.

2. DELIMITAÇÃO DOGMÁTICA DO CONCEITO PENAL DE CONDUZIR

A análise da legislação em matéria de segurança rodoviária mostra como esta se tem adaptado à realidade social de cada momento histórico. O controlo do risco tem constituído o fator determinante que tem orientado essa evolução normativa, tanto na perspetiva do Direito Penal como do Direito Administrativo, com o objetivo de prevenir comportamentos perigosos e de proteger bens jurídicos fundamentais, como a vida e a integridade física. Um exemplo ilustrativo dessa evolução é o conceito de velocidade: enquanto no século XVIII o risco estava associado ao número de animais de tração — como demonstra a Real Ordem de Carlos III, de 11 de junho de 1787² —, hoje o excesso de velocidade está associado a uma maior probabilidade de perda de controlo do veículo e ao aumento do risco para os demais utentes da via.

Este processo de adaptação normativa contrasta, no entanto, com a ausência de uma definição precisa do conceito de «conduzir» no âmbito penal³, verbo típico comum à maioria dos crimes contra a segurança rodoviária.

A delimitação do conceito penal de condução tem-se feito principalmente com base na doutrina e na jurisprudência, tomando como referência os conceitos consagrados na

¹ Para efeitos do presente trabalho, utilizar-se-á a expressão «veículo a motor» como termo geral, sem prejuízo da utilização de «veículo de motor» quando a norma aplicável o preveja expressamente na sua redação.

² Lei XVI do Título XIV, «Sobre a utilização de cadeiras, carruagens, carros e literas», do Livro VI da Novíssima Recompilação.

³ Tal é confirmado pela STS (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 436/2017, de 15 de junho (ROJ STS 2421/2017).

regulamentação administrativa sobre tráfego e circulação de veículos, em especial no Real Decreto Legislativo n.º 6/2015, de 30 de outubro, que aprova o texto refundido da Lei sobre Tráfego, Circulação de Veículos e Segurança Rodoviária (doravante, LSV). Embora esta norma não defina expressamente «conduzir» nem «condução», fornece, sim, uma definição legal de «condutor»⁴. Para além destas referências, é também conveniente recorrer ao significado constante dos dicionários da língua espanhola.

No entanto, tal como a jurisprudência reconhece, o sentido comum do termo «conduzir» serve de referência, mas não é suficiente para justificar a imposição de uma sanção penal⁵, uma vez que esta, como se verá mais adiante, para efeitos penais, requer a conjugação de uma série de elementos.

A este respeito, a Lei de 9 de maio de 1950, relativa à utilização e circulação de veículos a motor, marca um ponto de inflexão ao limitar a imputação penal exclusivamente aos comportamentos decorrentes da condução de veículos a motor. Tal como indicado no seu preâmbulo, a frequência com que ocorriam acidentes devido à utilização — especialmente imprudente — destes veículos constituía um perigo social que justificava o recurso ao Direito Penal. Por conseguinte, o controlo do risco tem sido — e continua a ser — a *ratio legis* dos crimes contra a segurança rodoviária.

Nesse contexto, os crimes contra a segurança rodoviária configuram-se, na sua maioria, como crimes de perigo, principalmente na sua forma abstrata, pelo que nem toda a conduta ao volante é penalmente relevante. Apenas aqueles que geram um risco significativo para o bem jurídico protegido — a segurança rodoviária, entendida como um bem jurídico intermédio orientado para a proteção da vida e da integridade física dos utentes da via⁶ — merecem repreensão penal⁷. Este critério tem sido adotado de forma constante pela jurisprudência, que exige que se tenha em conta o caso concreto e as circunstâncias concorrentes para determinar a existência de uma periculosidade penalmente relevante.

Essa periculosidade tem sido associada à utilização de veículos a motor ou ciclomotores, uma vez que se considera que a tração mecânica é o que lhes confere um grau adicional de periculosidade de que carecem outros meios de deslocação⁸. Por conseguinte, a deslocação de um veículo a motor sem que o motor esteja ligado não se enquadra na ação típica de conduzir, prevista no artigo , ficando excluídos casos como a chamada «condução à vela», uma vez que não existe a potencialidade lesiva derivada da força mecânica.

Nesta base, o modelo penal vigente de condução foi definido como a concorrência de uma série de elementos: o manuseamento dos mecanismos de direção e controlo de um veículo a motor ou ciclomotor, o seu deslocamento por tração mecânica, a circulação numa via pública e a geração, pelo menos, de um perigo abstrato para a segurança rodoviária.

Este modelo apresenta, no entanto, limitações relevantes, na medida em que exclui do âmbito penal determinados atos que, apesar da sua eventual perigosidade, não

⁴ Entende-se por «condutor» a «pessoa que [...] manobra o mecanismo de direção ou está ao comando de um veículo, ou a quem está a cargo um animal ou animais. Em veículos que circulam para fins de aprendizagem da condução, é considerada condutor a pessoa que está a cargo dos comandos adicionais».

⁵ SAP GI (4.ª Secção) n.º 690/2014, de 5 de dezembro (ROJ SAP GI 1190/2014), FJ Primeiro.

⁶ STS (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 893/2023, de 29 de novembro (ROJ STS 5303/2023), FJ Quarto.

⁷ SAP TF (2.ª Secção) n.º 174/2015, de 20 de abril (ROJ SAP TF 2253/2015), FJ Primeiro.

⁸ A título de exemplo, a energia cinética do veículo é igual à metade da sua massa multiplicada pela sua velocidade ao quadrado e é, em grande parte, responsável pelos danos (impacto) que o veículo pode causar.

satisfazem o pressuposto técnico exigido pelos tipos penais, em particular a potencialidade lesiva decorrente do uso da força mecânica⁹.

A exclusão técnica projeta-se também na delimitação subjetiva da maioria dos crimes contra a segurança rodoviária, que exigem que o autor possua a condição de condutor de um veículo a motor ou ciclomotor, configurando-se como crimes especiais próprios¹⁰. A única exceção relevante é o crime previsto no artigo 383.º do Código Penal, que se limita a exigir a condição de condutor¹¹, sem a vincular a um meio típico concreto, o que permite a sua prática por quem conduz uma bicicleta.

Esta configuração revela, além disso, a necessidade de rever os atos que integram a ação de conduzir, especialmente no que diz respeito ao deslocamento e à utilização da tração mecânica, uma vez que, no caso de veículos a motor ou ciclomotores, o movimento deve ser produzido por força mecânica, sem que seja exigível a percorrer uma distância mínima, o que permitiu incluir no conceito de condução meros atos de estacionamento¹².

O conceito penal de condução apresenta, portanto, uma série de objeções que permitem questionar a sua adequação à realidade atual. Estas podem ser analisadas a partir de quatro perspetivas: a do bem jurídico protegido, a sociológica da mobilidade, a tecnológica e da automatização e a tentativa nos crimes contra a segurança rodoviária.

3. OBJEÇÕES AO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO A PARTIR DE DIVERSAS PERSPETIVAS

3.1. O BEM JURÍDICO PROTEGIDO: O QUE É A SEGURANÇA RODOVIÁRIA?

O bem jurídico constitui o valor ou o interesse que a norma procura proteger nas diferentes etapas históricas (García Arroyo, 2022, p. 12; Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 56, 57), que varia em função do contexto social e cultural de cada época, razão pela qual, na realidade, o bem jurídico é um produto social (Hormazábal Malarée, 1991, p. 151). A seleção dos bens jurídicos a proteger, bem como das condutas que os atentam, é da competência exclusiva do legislador¹³. Por conseguinte, trata-se de uma decisão política que não é neutra (Hormazábal Malarée, 1991, p. 153), mas na qual interferem aspetos sociológicos, históricos, económicos e políticos. Neste sentido, o bem jurídico não só permite legitimar a intervenção penal (García Arroyo, 2022, p. 1; Orts Berenguer

⁹ SAP M (2.ª Secção) n.º 293/2014, de 8 de maio (ROJ SAP M 7026/2014), FJ Segundo e STS de 15 de dezembro de 1961 (TOL 4337578).

¹⁰ SAP GI (4.ª Secção) n.º 690/2014, de 5 de dezembro (ROJ SAP GI 1190/2014), FJ Primeiro.

¹¹ Cámara Arroyo & Teijón Alcalá (2022) referem que se trata de um crime especial que só pode ser cometido pelo condutor de um veículo. Para sustentar esta afirmação, citam dois acórdãos: , SAP M (1.ª Secção), n.º 74/1999, de 5 de fevereiro (ROJ SAP M 1475/1999) e , SAP TF (2.ª Secção), n.º 314/2001, de 23 de março (ROJ SAP TF 761/2001). A primeira destas decisões considera que o autor do crime de recusa em submeter-se a testes de deteção de álcool ou substâncias (artigo 383.º do Código Penal) é o condutor de um veículo a motor, apesar de a tipologia criminal se referir apenas ao condutor, sem o associar necessariamente ao facto de este conduzir um veículo a motor ou um ciclomotor. No entanto, se se tiver em conta que o crime prevê como consequência jurídica a privação do direito de conduzir veículos a motor e ciclomotores, pode considerar-se que, de facto, o sujeito ativo neste caso se limita àqueles que conduzem este tipo de veículos. Pelo contrário, a segunda das decisões referidas refere-se apenas ao condutor. Na realidade, dado que a LSV estabelece um conceito genérico de condutor, salvo pela referência a veículos a motor e ciclomotores nas consequências jurídicas do crime, o sujeito ativo deste é o condutor de qualquer meio de locomoção que cumpra a definição de veículo prevista na LSV.

¹² Por exemplo, STS (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 436/2017, de 15 de junho (ROJ STS 2421/2017), FJ Quinto, e SAP B (10.ª Secção) n.º 777/2016, de 15 de novembro (ROJ SAP B 11782/2016), FJ Segundo.

¹³ STC (Plenário) n.º 55/1996, de 28 de março (BOE n.º 102, de 27 de abril de 1996), FJ 6.

& González Cussac, 2023, p. 247; Polaino Navarrete, 2019, p. 38), como também a limita, na medida em que determina quais as condutas que podem ser objeto de punição.

No entanto, o exercício desse poder punitivo não é absoluto e está sujeito a limites decorrentes dos princípios próprios de um Estado social e democrático de Direito. Em particular, o legislador deve respeitar os princípios da intervenção mínima, da proporcionalidade, da fragmentariedade e da subsidiariedade, de modo a que o recurso ao Direito Penal fique reservado aos casos em que seja estritamente necessário para a proteção de bens jurídicos socialmente relevantes¹⁴. Nesta perspetiva, o bem jurídico desempenha uma função de garantia ou político-penal, ao funcionar como critério limitador da intervenção penal, especialmente quando se trata de bens jurídicos essenciais, como a vida e a integridade física.

Ao determinar quais os bens jurídicos suscetíveis e merecedores de proteção penal, a doutrina costuma referir-se a duas abordagens principais: a constitucionalista e a funcionalista, cuja divergência reside no facto de essa seleção dever derivar exclusivamente dos valores constitucionais ou do critério da nocividade social (García Arroyo, 2022, pp. 14-16; Miró Llinares, 2020, p. 601; Teijón Alcalá, 2024, pp. 308, 309). Nenhum destes modelos se revela plenamente satisfatório, pelo que parece mais adequado partir dos valores constitucionais como conteúdo mínimo, sem prescindir das exigências e funções próprias de um Estado social e democrático de Direito (Miró Llinares, 2020, p. 604).

Partindo do exposto, faz sentido que, para além dos bens jurídicos que afetam diretamente o indivíduo, sejam também tutelados aqueles que transcendem o indivíduo, denominados bens jurídicos supraindividuais¹⁵, uma vez que a sua proteção não só favorece a auto-realização pessoal (García Arroyo, 2022, p. 32), como reforça de forma mediata a salvaguarda dos bens jurídicos individuais. Entre estes encontram-se os bens jurídicos coletivos, que possibilitam o funcionamento de determinados domínios sociais, como é o caso da segurança rodoviária.

A segurança rodoviária é um bem jurídico coletivo, tal como defendem, de forma praticamente unânime, tanto a doutrina¹⁶ como a jurisprudência¹⁷. No entanto, mesmo aceitando este carácter coletivo, é necessário precisar qual é o papel que esse bem jurídico desempenha: se, através da norma penal, se protege diretamente a segurança rodoviária enquanto tal (bem jurídico coletivo autónomo), ou se, pelo contrário, esta atua como um meio destinado a tutelar outros bens individuais, como a vida ou a integridade física (bem jurídico intermédio).

Para responder a esta questão, é imprescindível delimitar previamente o que se deve entender por bem jurídico «segurança rodoviária». Tal exige recorrer, em primeiro lugar, às definições lexicográficas, uma vez que estas refletem um significado socialmente consolidado dos termos e, por conseguinte, constituem um ponto de apoio objetivo para delimitar o conteúdo e a função deste bem jurídico. O Dicionário Pan-hispânico do Espanhol Jurídico (DPEJ) entende por segurança rodoviária, na sua primeira acepção, o

¹⁴ STC (Plenário) n.º 105/1988, de 8 de junho (BOE n.º 152, de 25 de junho de 1988), FJ 2, e STC (Plenário) n.º 24/2004, de 24 de fevereiro (BOE n.º 74, de 26 de março de 2004), FJ 5.

¹⁵ Em geral, costuma-se falar de bens jurídicos individuais ou pessoais, supraindividuais e coletivos ou gerais. Esta é a classificação utilizada por Luzón Peña (2025, p. 163). Também com uma opinião semelhante, Muñoz Conde & García Arán (2022, pp. 57, 58). Segundo García Arroyo (2022, p. 23), na doutrina, estas expressões são frequentemente utilizadas de forma indistinta, apesar de, na realidade, corresponderem a categorias com âmbitos distintos.

¹⁶ Entre outros, Cerezo Mir (2002, p. 57), García Arroyo (2022, p. 33), Teijón Alcalá (2024, p. 309). Em sentido contrário, Hefendehl (2001, p. 9).

¹⁷ A este respeito, STS (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 419/2017, de 8 de junho (ROJ STS 2351/2017), FJ 5.

«estado ou situação caracterizados pela ausência de qualquer dano ou perigo para a vida e a integridade das pessoas e dos seus bens no âmbito do tráfego ou da circulação rodoviária»; e, na sua segunda aceção, a «atividade, fundamentalmente dos poderes públicos, destinada à proteção das pessoas e dos bens que intervêm na segurança rodoviária».

Como se pode observar, em ambas as definições destaca-se que a segurança rodoviária tem como finalidade a proteção de bens jurídicos pessoais. Isto permite sustentar que, de facto, a segurança rodoviária é um bem jurídico coletivo de carácter intermédio, orientado para salvaguardar de forma mediata outros bens jurídicos individuais, como a vida e a integridade física das pessoas, mais do que um bem jurídico autónomo¹⁸. Se se adotar a tese do bem jurídico autónomo, bastaria a prática de um comportamento que afetasse diretamente a segurança do trânsito para violar o bem jurídico protegido, o que levaria a configurar os crimes contra a segurança rodoviária como crimes de lesão e não como crimes de perigo, tal como são entendidos maioritariamente na atualidade. Além disso, esta abordagem provocaria uma expansão injustificada do âmbito do direito penal, ao permitir a punição de condutas de gravidade mínima pelo simples facto de afetarem a segurança rodoviária (Cerezo Mir, 2002, p. 58; Teijón Alcalá, 2024, p. 312).

Por vezes, o legislador refere-se diretamente ao bem protegido, enquanto, noutras, sanciona determinados comportamentos sem uma correspondência clara com a proteção desse bem. No âmbito dos crimes contra a segurança rodoviária, nem todos os tipos incluídos nesta rubrica visam efetivamente a proteção da segurança rodoviária, podendo observar-se desajustes entre a sua localização sistemática e o bem jurídico efetivamente protegido. É o que acontece, de forma paradigmática, com o crime de abandono do local do acidente (art. 382.º-A do Código Penal), que demonstra como, apesar da vocação inicialmente restritiva do bem jurídico protegido, este pode ser utilizado de forma expansiva para justificar a intervenção penal (Miró Llinares, 2020, p. 605). Da mesma forma, os crimes de recusa em submeter-se a testes de alcoolemia (art. 383.º do Código Penal) e de condução sem carta de condução (art. 384.º do Código Penal) respondem, na realidade, à proteção do princípio da autoridade¹⁹.

Chegados a este ponto, e uma vez esclarecido o que se deve entender por bem jurídico «segurança rodoviária», é necessário responder à questão de por que razão o conceito penal de condução é criticável do ponto de vista do bem jurídico. A razão principal é que exclui condutas que, apesar de serem objetivamente perigosas para a segurança rodoviária, não se enquadram no conceito técnico-jurídico de conduzir. É o caso de empurrar um veículo a motor com o motor parado, mas manobrando os mecanismos de direção²⁰ ou de deslocar um veículo avariado aproveitando a inclinação da rua²¹, basicamente porque a condução sem ligar previamente o motor não é

¹⁸ Na opinião de Cerezo Mir (2002, p. 58), os bens jurídicos coletivos não podem ter um carácter autónomo, sendo necessário que tenham como referência bens jurídicos individuais. Caso contrário, os crimes de perigo transformar-se-iam em crimes de dano. A este respeito, Rodríguez Mourullo (1966, pp. 147, 148) considera que não é incompatível designar um crime como de perigo e como de lesão. Na sua opinião, quando se configura um crime de perigo, o que na realidade se protege é «a segurança de outro bem jurídico», de modo que, quando essa segurança é afetada, o bem jurídico tutelado pela norma é lesado, embora para esse outro bem se gere apenas um perigo.

¹⁹ Como indica Miró Llinares (2009, p. 33), recorrer ao princípio da autoridade também não é suficiente para justificar a existência deste crime, uma vez que este não é equiparável ao elemento injusto do crime de desobediência à autoridade.

²⁰ Acórdão do Supremo Tribunal de 4 de janeiro de 1960 (TOL 4340754) e Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 893/2023, de 29 de novembro (ROJ STS 5303/2023).

²¹ Acórdão do Supremo Tribunal de 15 de dezembro de 1961 (TOL 4337578).

considerada crime²². Estas exclusões não só geram lacunas de proteção, como também uma desconexão entre a tipicidade e o risco.

3.2. MOBILIDADE CONTEMPORÂNEA VS. CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO

Os veículos de mobilidade pessoal (VMP), especialmente as trotinetas elétricas, constituem hoje uma forma habitual de mobilidade urbana e carecem de uma regulamentação administrativa específica e homogénea a nível estatal²³, apesar da sua categorização normativa como veículos²⁴, o que determina a sua sujeição às disposições gerais da regulamentação de trânsito que não os excluam expressamente.

Do ponto de vista penal, os VMP são irrelevantes²⁵, na medida em que os crimes contra a segurança rodoviária se limitam aos veículos a motor e aos ciclomotores. No entanto, esta classificação deve ter em conta as características reais do veículo no momento dos factos, independentemente das inicialmente declaradas, de modo que aqueles que excedam uma velocidade máxima de 25 km/h não possam ser considerados VMP, mas sim ciclomotores, podendo então funcionar como instrumento típico.

Nestes casos, o condutor do veículo poderá ser considerado autor dos crimes contra a segurança rodoviária, incluindo o de condução sem carta de condução, exigida para os ciclomotores (art. 59.º da LSV), ao contrário do que acontece com os VMP (art. 22.º-A do Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento Geral dos Veículos [RGV]). Quando da utilização destes veículos decorram consequências lesivas, proceder-se-á à aplicação dos tipos penais comuns de lesões ou homicídio por imprudência, sem que seja aplicável a privação da carta de condução. A principal dificuldade reside, em todo o caso, na determinação da norma de cuidado infringida, face à ausência de um quadro regulamentar geral aplicável aos VMP (Andrés Domínguez, 2020, p. 19).

Em suma, o surgimento de novos padrões de mobilidade e meios de deslocação não totalmente integrados no sistema normativo em vigor suscita tensões significativas no domínio da segurança rodoviária. A sua utilização gera riscos²⁶, que nem sempre encontram uma resposta adequada no Direito Penal, devido às limitações do conceito penal de condução, o que realça a conveniência de articular, pelo menos no âmbito do Direito Administrativo, um quadro regulamentar mais coerente com a realidade atual do tráfego.

²² Acórdão do Supremo Tribunal de 15 de outubro de 1968 (TOL 4277375).

²³ Os VMP estão regulamentados principalmente no Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento Geral dos Veículos (RGV), nomeadamente no seu artigo 22.º-A e nos Anexos XX e XXI, bem como noutras disposições do próprio texto. O recente Decreto Real n.º 52/2026, de 28 de janeiro, que altera o Regulamento Geral dos Veículos e o Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que o aprova, atualizou o conteúdo do artigo 22.º-A do Regulamento Geral dos Veículos, com o objetivo de manter a coerência entre este e os anexos mencionados, no âmbito da regulamentação do Registo de Veículos Pessoais Leves. Na sequência desta última reforma, os VMP devem dispor de um certificado de circulação que ateste o cumprimento dos requisitos técnicos, estar inscritos no Registo Nacional de Veículos e possuir uma etiqueta identificativa.

²⁴ Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, Secção 991.ª) n.º 120/2022, de 10 de fevereiro (ROJ STS 572/2022), Quarto Fundamento Jurídico.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Os números relativos aos acidentes rodoviários associados aos VMP continuam a ser inferiores aos correspondentes aos veículos a motor, embora se observe um aumento nos primeiros durante o período de 2020 a 2024. A este respeito, pode consultar-se «*Principais números da sinistralidade rodoviária. Ano de 2024*», documento elaborado pela Direção-Geral do Trânsito (DGT) e publicado a 28 de outubro de 2025.

3.3. IMPACTO DA AUTOMATIZAÇÃO NO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO

A progressiva automatização da condução constitui uma manifestação relevante da transformação da mobilidade contemporânea e coloca dificuldades importantes para a delimitação do conceito penal de condução.

O Regulamento (UE) n.º 2144/2019 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, define o veículo automatizado como um «veículo a motor concebido e construído para se deslocar de forma autónoma durante determinados períodos de tempo sem supervisão contínua por parte do condutor, mas em relação ao qual se continua a esperar ou a necessitar da intervenção do condutor» (art. 3.21). E, como veículo totalmente automatizado, «um veículo a motor concebido e construído para se deslocar de forma autónoma sem supervisão por parte do condutor» (art. 3.22). Este último caso é aquele que, em alguns contextos, é conhecido como «veículo robótico» (Montoro González et al., 2017).

Como se pode ver, trata-se de veículos nos quais, ao atingirem um determinado nível de automatização, os conceitos de condutor e veículo se fundem completamente. Isto, juntamente com o auge dos sistemas de inteligência artificial (IA)²⁷, levanta importantes questões penais, especialmente em matéria de culpabilidade e atribuição de responsabilidade penal, caso ocorra um resultado lesivo durante a sua utilização.

De acordo com o princípio da culpabilidade penal — princípio orientador do Direito Penal²⁸ —, para a imposição de uma pena não basta a prática de um ato típico e ilícito, sendo necessário que haja culpabilidade (Binding, 2009, p. 5; Corcoy Bidasolo, 2024, p. 17; Mayer, 2007, p. 285)²⁹. É o que exigem os artigos 5.º e 10.º do Código Penal, ao estabelecerem que apenas são relevantes para o Direito Penal as ações ou omissões dolosas ou imprudentes (art. 10.º) e, consequentemente, apenas as realizadas de forma dolosa ou imprudente são passíveis de pena (art. 5.º).

Nos termos da teoria da imputação objetiva, a atribuição de resultados lesivos exige a concorrência de uma conduta humana — ativa ou omissiva — que viole uma norma de cuidado e que mantenha uma relação causal e normativa com o resultado produzido. Por conseguinte, neste contexto, não se deve partir apenas do critério da manobra dos mecanismos de direção e controlo do veículo para se falar de condução, mas deve acrescentar-se, como requisito mínimo de relevância penal, um critério adicional de controlo efetivo do deslocamento. O surgimento deste tipo de veículos representa um desafio tanto para essa teoria como para o verbo típico «conduzir», pois não só dificulta a identificação do sujeito concreto que realiza a ação, como também, em alguns casos, a determinação de se pode sequer falar de conduta humana.

²⁷ De acordo com o Regulamento (UE) n.º 2024/1689, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que estabelece normas harmonizadas em matéria de inteligência artificial e que altera os Regulamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144, bem como as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (Regulamento sobre Inteligência Artificial - RIA), os sistemas de inteligência artificial caracterizam-se pela capacidade de funcionar com diferentes níveis de autonomia, bem como pela possibilidade de gerar resultados e respostas através da inferência da informação que recebem.

²⁸ STC (Primeira Secção) n.º 44/1987, de 9 de abril (BOE n.º 107, de 5 de maio de 1987), FJ 2, STC (Primeira Secção) n.º 150/1989, de 25 de setembro (BOE n.º 250, de 18 de outubro de 1989), FJ 3, STC (Plenário) n.º 150/1991, de 4 de julho (BOE n.º 180, de 29 de julho de 1991), FJ 4, STC (Primeira Secção) n.º 246/1991, de 19 de dezembro (BOE n.º 13, de 15 de janeiro de 1992), FJ 2, e STC (Plenário) n.º 59/2008, de 14 de maio (BOE n.º 135, de 4 de junho de 2008), FJ 11.

²⁹ O DPEJ define «culpa» como o «último grande elemento ou requisito do crime, enquanto pressuposto da pena, que permite a imputação penal do facto ao sujeito ativo, autor ou cúmplice do mesmo».

A notável expansão de veículos que dispõem de um certo nível de automatização contrasta, no entanto, com o quadro jurídico limitado relativo a este tipo de veículos. Para além de algumas normas europeias, como as citadas anteriormente e as orientadas para os sistemas de transporte inteligentes³⁰, a nível nacional ainda não existe uma regulamentação específica totalmente adaptada à condução autónoma. Isto acontece apesar de a DGT ter informado da elaboração de um projeto de lei de alteração do Real Decreto n.º 1428/2003, de 21 de novembro, pelo qual é aprovado o Regulamento Geral de Circulação para a aplicação e desenvolvimento do texto articulado da Lei sobre tráfego, circulação de veículos a motor e segurança rodoviária, aprovado pelo Real Decreto Legislativo n.º 339/1990, de 2 de março (RGCir), bem como do RGV, com o objetivo de os adaptar ao advento dos veículos autónomos³¹.

Atualmente, existem seis níveis de automatização, definidos pela Society of Automotive Engineers (SAE)³², que apresentam implicações relevantes do ponto de vista penal. Enquanto nos níveis iniciais (0 a 2) o condutor mantém o controlo efetivo do veículo, a partir do nível 3 a automatização já é condicional, uma vez que o veículo é capaz de realizar determinadas ações sem supervisão constante do condutor, embora este deva estar disponível para intervir³³. Esta desconexão do controlo humano acentua-se nos níveis 4 e 5, nos quais a condução é realizada de forma autónoma, com controlo humano residual ou inexistente.

Na maioria dos casos, os resultados lesivos decorrentes da utilização desta categoria de veículos corresponderão a lesões ou homicídios por imprudência. Quando o veículo autónomo é utilizado exclusivamente como meio para cometer o crime, não se geram problemas adicionais de interpretação penal, na medida em que o crime não é consequência da condução autónoma, mas sim de uma decisão humana de utilizar o veículo como instrumento (Amisano, 2025, p. 36). A verdade é que é pouco provável que o veículo tenha sido programado pelo fabricante ou pelo desenvolvedor do sistema com o objetivo de causar danos a terceiros e, conseqüentemente, que os resultados lesivos possam ser atribuídos a título de dolo a algum deles ou, pelo menos, a título de dolo direto (Teijón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 400). Em qualquer caso, se o veículo fosse utilizado conscientemente como instrumento para cometer um crime, mantendo-se o controlo em todos os momentos até atingir o objetivo, o crime seria imputado, a título de autor direto, àquele que o controlasse (Quintero Olivares, 2017, p. 14).

No que diz respeito à condução, e na sequência das reformas introduzidas pelas Leis Orgânicas n.º 2/2019, de 1 de março³⁴, e n.º 11/2022, de 13 de setembro, os casos de imprudência grave e menos grave foram definidos nos artigos 142.º, n.º 2, e 152.º, n.º 2, do Código Penal, pelo que a sua avaliação é atualmente efetuada de forma automática.

³⁰ Trata-se da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, vulgarmente conhecida como Diretiva ITS, que define os sistemas de transporte inteligentes, incluindo os que se aplicam aos veículos.

³¹ Para mais informações sobre este assunto, consulte: <https://www.dgt.es/muevete-conseguridad/vehiculos-seguros/conduccion-automatizada/vehiculos-de-conduccion-automatizada/>

³² Consulte o documento J3016-202104 — *Taxonomia e definições de termos relacionados com sistemas de condução autónoma para veículos motorizados de estrada*.

³³ Nesse sentido, o Regulamento (UE) 2019/2144 define o chamado «sistema de monitorização da disponibilidade do condutor» (*driver availability monitoring*), cuja função é avaliar se o condutor está em condições de assumir o controlo do veículo em situações específicas.

³⁴ Este regulamento introduziu, nomeadamente, um conceito objetivo de imprudência grave, de modo que, em qualquer caso, serão qualificadas como tal as condutas em que se verifique qualquer uma das hipóteses previstas no artigo 379.º do Código Penal. Além disso, foi estabelecido um conceito de imprudência menos grave. Neste sentido, são qualificadas como imprudência menos grave as situações em que, para a ocorrência do facto, tenha sido determinante a prática de alguma das infrações que a LSV qualifica como graves, ou seja, as previstas no artigo 76.º da LSV. Ainda assim, previa-se a possibilidade de apreciação por parte do juiz, elemento que foi suprimido na reforma posterior introduzida pela Lei Orgânica n.º 11/2022, de 13 de setembro.

No entanto, esta configuração da imprudência dificilmente se aplica no âmbito da condução autónoma, tendo em conta que, em geral, a imprudência se projeta sobre o resultado lesivo. A conduta de base, que consiste na violação da norma de cuidado (por exemplo, conduzir sob o efeito do álcool), é voluntária, enquanto a ocorrência do dano é imputada a título culposo (Teijón Alcalá & García Cuenca, 2024, p. 401).

Mais problemática resulta, no entanto, a dimensão genérica da imprudência. Ao contrário dos crimes dolosos, em que um dos critérios de imputação é a previsibilidade efetiva do resultado, os crimes imprudentes caracterizam-se por uma previsibilidade meramente potencial. Além disso, a imprudência exige a violação de um dever objetivo de cuidado. Neste contexto de automatização, tal como acontece com os VMP, uma das principais dificuldades reside em determinar qual é a norma de cuidado infringida, uma vez que não existem normas jurídicas gerais nem critérios derivados do conhecimento e da experiência comum (*lex artis*), como ocorre em certas atividades profissionais. Na ausência de critérios prévios, uma via possível consiste em recorrer ao comportamento padrão de uma pessoa responsável, o que, no âmbito da condução automatizada, se traduziria no comportamento de um utilizador sensato. No entanto, nestes casos, a resposta pode variar tanto em função do interveniente envolvido (por exemplo, o fabricante ou o programador do sistema) como de outros fatores, tais como a utilização da IA (Blanco Cordero, 2025, p. 10).

Tendo em conta o exposto, torna-se claro que os problemas de culpa e de atribuição de resultados irão aumentar à medida que o nível de automatização do veículo for aumentando, especialmente a partir do nível 3. Nos níveis 0, 1 e 2, em que o condutor ainda mantém o controlo principal do veículo e a capacidade de intervir imediatamente, caso seja necessário, a atribuição de responsabilidade continuará a reger-se pelo sistema tradicional (Blanco Cordero, 2025, p. 7). No entanto, a situação complica-se consideravelmente nos níveis posteriores, nos quais o condutor vai perdendo a capacidade de controlo e supervisão das tarefas de condução e a IA assume um papel importante na tomada de decisões. Quando isso acontece, surgem uma série de questões sobre quem age, quem responde e até que ponto o sistema estava programado para antecipar as possíveis consequências lesivas.

Neste contexto, a principal dificuldade, do ponto de vista penal, reside no desequilíbrio existente entre o grau de complexidade tecnológica do veículo e as capacidades reais do utilizador. Na maioria dos casos, o condutor carece de um conhecimento efetivo sobre o funcionamento e as decisões tomadas pelos sistemas automatizados, desconhecendo esse que se intensifica à medida que aumenta o nível de automatização do veículo. Nestas condições, exigir ao sujeito uma ação alternativa perante uma eventual falha do sistema ou imputar-lhe responsabilidade penal por não ter evitado um resultado lesivo pode revelar-se desproporcionado, ao impor-lhe um dever de antecipação e controlo que excede claramente as suas reais possibilidades de ação e compreensão do risco.

Para além do exposto, na condução autónoma coexistem múltiplos cenários que envolvem diferentes intervenientes³⁵, o que dificulta determinar quem realizou cada tarefa e, conseqüentemente, atribuir responsabilidade penal, uma vez que esta pode acabar por se diluir entre todos os intervenientes.

Sem prejuízo de que esta questão exija uma análise mais aprofundada, o exposto revela que a automatização da condução ultrapassa os pressupostos tradicionais do conceito penal de condução, na medida em que o controlo do deslocamento, a

³⁵ A este respeito, revelam-se de interesse os trabalhos de Quintero Olivares (2017) e de Blanco Cordero (2025).

compreensão do risco e a capacidade real de intervenção já não recaem necessariamente sobre o condutor, o que exige uma reformulação do conceito.

3.4. É POSSÍVEL A TENTATIVA NOS CRIMES CONTRA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA?

Os crimes contra a segurança rodoviária caracterizam-se por serem configurados, principalmente, como crimes de mera atividade, o que, por si só, já dificulta a apreciação da tentativa³⁶, especialmente a consumada, porque, em geral, a realização de todos os atos típicos já implica a consumação do crime (Muñoz Conde & García Arán, 2022, pp. 387, 395). Ainda assim, em princípio, não há qualquer inconveniente em admitir a tentativa inacabada do crime (Acale Sánchez, 2002, pp. 37, 38).

A esta problemática deve acrescentar-se o facto de a maioria dos crimes contra a segurança rodoviária exigir, para a concretização do comportamento típico, o início da ação de conduzir. Assim, enquanto essa ação não tiver efetivamente começado, o comportamento permanece, em regra geral, no âmbito dos atos preparatórios não puníveis, uma vez que, na opinião de um determinado setor da jurisprudência, não existe um ponto intermédio entre conduzir e não conduzir³⁷. No entanto, em determinados casos, a tentativa tem sido admitida quando a predisposição do sujeito para iniciar a condução resulta inequívoca a partir do contexto circunstancial³⁸ ou quando a conduta manifestada já é, *ex ante*, idônea para produzir o resultado³⁹.

Por outro lado, o facto de alguns crimes contra a segurança rodoviária se configurarem como crimes de perigo abstrato introduz uma dificuldade adicional na admissão da tentativa, uma vez que existe uma fronteira especialmente estreita entre o fundamento de ambas as figuras⁴⁰. Com efeito, tanto a tentativa (Muñoz Conde & García Arán, 2022, p. 382; Sola Reche, 2000, p. 310) como os crimes de perigo abstrato⁴¹ supõem um avanço nas barreiras de proteção, ao sancionarem condutas pela sua perigosidade potencial (Barbero Santos, 1973, p. 489).

Partindo do exposto, pode dizer-se que a viabilidade da tentativa nos crimes contra a segurança rodoviária depende da forma como o verbo típico «conduzir» é definido dogmaticamente, especialmente no que diz respeito ao momento em que se considera

³⁶ A jurisprudência mostra-se relutante em admitir formas imperfeitas de manifestação em crimes de mera atividade. É o caso das Sentenças do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 889/2003, de 13 de junho (TOL 4926579), Fundamento de Direito Sexto, e da STS (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 13/2018, de 16 de janeiro (RJ 2018\238), Fundamento de Direito Sexto.

³⁷ SAP GI (Quarta Secção) n.º 690/2014, de 5 de dezembro (ROJ SAP GI 1190/2014).

³⁸ É este o entendimento da SAP CA (4.ª Secção) n.º 245/2018, de 19 de julho (ROJ SAP CA 1044/2018), ao expor um caso em que o indivíduo já usava o capacete regulamentar e se encontrava em posição de conduzir quando foi apanhado pela polícia.

³⁹ SAP TF (Segunda Secção) n.º 437/2010, de 25 de novembro (ROJ SAP TF 2955/2010), FJ Primeiro. Neste acórdão, admite-se a tentativa num caso de impossibilidade de condução, decorrente da localização do veículo, uma vez que este foi colocado em marcha, o que permite apreciar uma vontade inequívoca de iniciar a condução, apesar de o deslocamento não ter acabado por se concretizar.

⁴⁰ A STS (Secção Penal, Primeira Secção) n.º 48/2020, de 11 de fevereiro (ROJ STS 386/2020) afirma que a estrutura dos crimes de perigo é equiparável à da tentativa inadequada. Por isso, aceitar que a tentativa se aplica a este tipo de crimes equivale a punir «a tentativa da tentativa» ou «o risco do risco».

⁴¹ Tem-se tentado justificar a punição dos crimes de perigo abstrato com base no princípio da precaução, que se opõe ao princípio da prevenção. Por força do princípio da precaução, o que é relevante é a suspeita de que uma determinada atividade acarreta riscos graves e irreversíveis, enquanto que, nos termos do princípio da prevenção, o que é determinante é a previsibilidade de que um risco venha a ocorrer (Cerezo Mir, 2002, p. 61). Este mesmo autor considera, no entanto, que não se deveria recorrer ao princípio da precaução como justificação para o alargamento do âmbito do punível, porque a mera suspeita não deveria servir de fundamento para uma responsabilidade penal (p. 62).

iniciada a ação de conduzir, ou seja, quando se iniciam os atos executivos da condução. A chave para delimitar quando um ato preparatório passa a ser um ato executivo reside no facto de a ação se destinar à realização do verbo regente da conduta típica⁴², neste caso, «conduzir».

Para resolver esta questão, o Supremo Tribunal elaborou uma série de critérios destinados a delimitar a fronteira entre os atos preparatórios não puníveis e os atos executivos⁴³, tendo em conta a exteriorização da vontade delituosa e a existência de uma ligação imediata entre a conduta praticada e a consumação do crime. Nesta perspetiva, só quando a ação desenvolvida se dirige de forma inequívoca à realização do verbo típico e se integra num processo de execução próximo da consumação é que se pode afirmar o início dos atos executivos.

Ao aplicar esses critérios aos crimes contra a segurança rodoviária, considera-se que o sujeito inicia os atos executivos quando manifesta uma vontade inequívoca de iniciar a condução e, além disso, existe uma ligação imediata — tanto espacial como temporal — entre essa intenção e a possível colocação do veículo em movimento, de modo que, se a ação prosseguisse sem interrupções, se verificaria a realização do elemento constitutivo do crime e a conduta resultaria idônea, numa perspetiva prévia, para gerar a situação típica de perigo. Nesses casos, poderia apreciar-se a existência de uma tentativa punível.

4. PONTOS-CHAVE PARA UM EVENTUAL NOVO CONCEITO PENAL DE CONDUÇÃO

Da análise realizada, pode concluir-se, em primeiro lugar, que o modelo típico vigente de condução se revela insuficiente para abranger casos, cada vez mais frequentes, que se afastam do esquema clássico — centrado na tração mecânica e no deslocamento efetivo na via pública —, mas que, no entanto, configuram situações de risco que devem ser atendidas. Por isso, seria conveniente redefinir a ação típica de conduzir a partir de várias perspetivas.

A primeira perspetiva diz respeito ao próprio verbo típico «conduzir». Conforme já foi exposto, conduzir é, para efeitos penais, manobrar os mecanismos de direção e controlo de um veículo autopropulsado pelo seu motor mecânico numa via pública. Esta definição exclui situações que, no entanto, podem acarretar um risco relevante para a segurança rodoviária — cuja proteção constitui a razão de ser dos crimes contra a segurança rodoviária —, como o ato de empurrar um veículo a motor com o motor desligado. Ora, se o objetivo dos crimes contra a segurança rodoviária é precisamente mitigar o risco inerente à circulação de veículos e, com isso, proteger bens jurídicos como a vida e a integridade física dos utentes da via, convém repensar se uma definição estritamente técnica satisfaz adequadamente essa função de tutela.

No que diz respeito aos VMP, é necessário reconsiderar a sua exclusão como instrumentos típicos. Tal como referido anteriormente, a determinação desta classe de veículos deve ter em conta as características que estes apresentam no momento dos factos; por conseguinte, se essas características corresponderem às de um ciclomotor, o veículo deverá ser qualificado como tal e, conseqüentemente, poderá constituir um instrumento típico. No entanto, dada a heterogeneidade da categoria dos VMP — que agrupa veículos muito diversos entre si —, deve ser contemplada a sua revisão prévia e delimitação conceptual. Só depois de realizada esta tarefa é que poderão ser incluídos, com fundamento, os VMP que representem um risco relevante para a segurança rodoviária

⁴² Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 428/2016, de 19 de maio (ROJ STS 2273/2016).

⁴³ *Ibid.*

como categoria típica. Tal não só proporcionará segurança jurídica, como também constitui uma garantia do princípio da legalidade. Assim, a incorporação de determinados VMP como instrumentos típicos, com base em critérios objetivos previamente definidos, não implicaria uma interpretação analógica do tipo penal incompatível com o princípio da legalidade.

Por outro lado, o surgimento de veículos automatizados ou equipados com sistemas de condução autónoma levanta problemas específicos em torno da culpa e da atribuição de responsabilidade penal, caso se verifiquem resultados lesivos decorrentes da sua utilização. Nestes casos, não basta restringir o termo «conduzir» apenas ao manuseamento físico dos mecanismos de direção e controlo, uma vez que o controlo efetivo do deslocamento assume especial relevância. No entanto, a aplicação desse critério depara-se com a opacidade tecnológica própria de alguns sistemas de IA e com a complexidade introduzida pelos níveis mais elevados de automatização, razões pelas quais se torna difícil atribuir responsabilidade penal, sem recorrer a interpretações extensivas, e oferecer uma resposta definitiva e generalizável.

Da mesma forma, é imprescindível abordar a problemática da tentativa nos crimes contra a segurança rodoviária, uma vez que a maioria destes se configura como crimes de mera atividade e de perigo abstrato. Nos primeiros, a tradicional não admissão da tentativa tem-se justificado pela inexistência de uma fase intermédia entre o início da ação e a consumação, enquanto que, nos segundos, a dificuldade reside na fronteira ténue entre o fundamento da punição da tentativa e o próprio fundamento dos crimes de perigo abstrato. No entanto, esta posição merece ser revista, tendo em conta que também a jurisprudência tem evidenciado a existência de casos em que a mera tentativa de conduzir já representa um perigo objetivo para a segurança rodoviária, especialmente quando se trata de condução sob o efeito de bebidas alcoólicas e outras substâncias.

Daí a necessidade de estabelecer critérios normativos uniformes que permitam delimitar quando uma conduta, mesmo que se trate de um simples ato preparatório, adquire relevância penal como tentativa, evitando assim interpretações extensivas contrárias ao princípio da legalidade. A incorporação de elementos objetivos — como a ativação do motor, a localização do veículo na via ou a disposição do sujeito para iniciar a marcha — contribuiria para uma maior segurança jurídica.

Por último, sugere-se harmonizar a ação típica de conduzir com os conceitos administrativos consagrados na regulamentação em matéria de segurança rodoviária, principalmente a contida na LSV, no RGCir e no RGV, com o objetivo de evitar dissonâncias interpretativas. Esta harmonização permitiria interpretar sistematicamente os crimes contra a segurança rodoviária, particularmente no que diz respeito aos sujeitos ativos, aos instrumentos típicos e aos espaços de circulação.

Em suma, os casos apresentados revelam a necessidade de rever e redefinir o ato típico de conduzir, tendo em conta os desafios que a evolução tecnológica e a transformação dos meios de deslocação colocam. A exclusão, quase automática, de certos casos, como o empurrar de veículos com o motor desligado ou a utilização e de veículos de mobilidade pessoal (VMP), evidencia uma configuração normativa que, em muitos casos, não corresponde ao risco real, nem à finalidade preventiva do Direito Penal, nem mesmo à abordagem tradicional adotada por este ramo do ordenamento jurídico em matéria de segurança rodoviária. Por isso, propõe-se repensar este conceito, de modo a incorporar critérios funcionais e tecnológicos baseados no controlo efetivo do deslocamento e no potencial lesivo da conduta, para além do modelo clássico de tração mecânica. Esta reconfiguração permitirá adaptar dogmaticamente os crimes contra a segurança rodoviária à realidade social, conseguindo-se uma proteção mais eficaz da segurança rodoviária e, conseqüentemente, de outros bens jurídicos, como a vida e a integridade física.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acale Sánchez, M. (2002). Os crimes de mera atividade. *Revista de Direito Penal e Criminologia*, (10), 11-45.
- Amisano, M. (2025). Os desafios do Direito Penal pós-moderno: os carros autónomos e o sistema de contravenções no ordenamento jurídico italiano. *Revista Penal*, (55), 31-44.
- Andrés Domínguez, A. C. (2020). Questão controversa: os veículos de mobilidade pessoal, um instrumento típico de um crime contra a segurança rodoviária? *Estudos Penais e Criminológicos*, XL.
- Barbero Santos, M. (1973). Contribuição para o estudo dos crimes de perigo abstrato. *Anuário de Direito Penal e Ciências Penais*, (3), 487-498.
- Binding, K. (2009). A culpabilidade no Direito Penal. B de F.
- Blanco Cordero, I. (2025). Veículos autónomos e responsabilidade penal: desafios para a imputação de resultados lesivos. *Revista Geral de Direito Penal*, (44).
- Cámara Arroyo, S., & Teijón Alcalá, M. (2022). A recusa em submeter-se a testes de álcool e drogas. Uma análise das questões mais controversas. *Anuário de Direito Penal e Ciências Penais*, 75(1), 205-301.
- Cerezo Mir, J. (2002). Os crimes de perigo abstrato no âmbito do Direito Penal do Risco. *Revista de Direito Penal e Criminologia*, (10), 47-72.
- Corcoy Bidasolo, M. (2024). Princípio da culpabilidade. Em particular: responsabilidade pelo ato e natureza do resultado. Em M. Corcoy Bidasolo, V. (Dir.) Gómez Martín, J. C. Hortal Ibarra e V. (Coord.) Valiente Ivañez (Eds.), *O princípio da responsabilidade penal pelo ato* (pp. 17-27). Agência Estatal do Boletim Oficial do Estado.
- García Arroyo, C. (2022). Sobre o conceito de bem jurídico. Consideração especial aos bens jurídicos supraindividuais-institucionais. *Revista Eletrónica de Ciência Penal e Criminologia (RECPC)*, (24-12), 1-45.
- Hefendehl, R. (2001). Deve o Direito Penal ocupar-se de riscos futuros? Bens jurídicos coletivos e crimes de perigo abstrato. *Anais de Direito. Universidade de Múrcia*, (19), 147-158.
- Hormazábal Malarée, H. (1991). Bem jurídico e Estado social e democrático de direito. PPU.
- Mayer, M. E. (2007). Direito Penal. Parte Geral. B de F.
- Miró Llinares, F. (2009). O «moderno» Direito Penal Rodoviário e a criminalização da condução sem carta de condução. *InDret: Revista para a Análise do Direito*, (3), 1-54.
- Miró Llinares, F. (2020). O que resta (e deve restar) do bem jurídico no Direito Penal. Em J. L. González Cussac & J. León Alapont (Eds.), *Estudos jurídicos em*

memória da professora doutora Elena Górriz Royo (pp. 599-620). Tirant lo Blanch.

- Montoro González, L., Martí-Belda Bertolín, A., Lijarcio, I., Bosó, P., López, C., Viladrich i Castellanas, R., & Suárez Reyes, J. (2017). Veículo autónomo, segurança rodoviária e formação de condutores.
- Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (2022). Direito Penal. Parte Geral (11.^a ed.). Tirant lo Blanch.
- Orts Berenguer, E., & González Cussac, J. L. (2023). Compêndio de Direito Penal. Parte Geral (10.^a ed.). Tirant lo Blanch.
- Polaino Navarrete, M. (2019). Proteção dos bens jurídicos e confirmação da vigência da norma: duas funções exclusivas? Em G. Jakobs, M. Polaino Navarrete e M. Polaino-Orts (Eds.), Bem jurídico, vigência da norma e dano social (pp. 38-64). Edições Nueva Jurídica.
- Quintero Olivares, G. (2017). A robótica perante o Direito Penal: o vazio de resposta jurídica face aos desvios incontrolados. Revista Eletrónica de Estudos Penais e de Segurança (REEPS), (1).
- Rodríguez Mourullo, G. (1966). A omissão de socorro no Código Penal. Editorial Tecnos.
- Sola Reche, E. (2000). Fundamento da punição da tentativa e protótipo do injusto penal. Anais da Faculdade de Direito. Universidade de La Laguna, (17), 309-336.
- Teijón Alcalá, M. (2024). O bem jurídico protegido nos crimes contra a segurança rodoviária: rumo a um modelo de funcionalismo sistémico. Logos: Revista Científica do Centro Universitário da Guarda Civil, (2), 303-324. Teijón Alcalá, M., & García Cuenca, L. (2024). A responsabilidade penal nos casos de acidentes provocados por veículos autónomos.
- Em M. Teijón Alcalá (Ed.), O julgamento da criminalidade rodoviária: aspetos práticos (pp. 380-413). La Ley.

6. LEGISLAÇÃO E JURISPRUDÊNCIA

6.1. LEGISLAÇÃO

6.1.1. Europeia

Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece o quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no setor dos transportes rodoviários e para as interfaces com outros modos de transporte (JOUE n.º 207, de 6 de agosto de 2010).

Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de tipo dos veículos a motor e dos seus reboques, bem como dos sistemas, componentes e unidades técnicas independentes destinados a esses veículos, no que diz respeito à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes vulneráveis da via pública, que altera o Regulamento (UE) n.º 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, bem como os Regulamentos

(CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 e (UE) 2015/166 da Comissão (JOUE n.º 325, de 16 de dezembro de 2019).

Regulamento (UE) n.º 2024/1689, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que estabelece normas harmonizadas em matéria de inteligência artificial e que altera os Regulamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 e (UE) 2019/2144, bem como as Diretivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 e (UE) 2020/1828 (JOUE n.º 1689, de 12 de julho de 2024).

6.1.2. Nacional

Real Ordem de Carlos III, de 11 de junho de 1787 (Lei XVI do Título XIV, «Do uso de cadeiras, carruagens, carros e liteiras», do Livro VI da Novíssima Recompilação).

Lei de 9 de maio de 1950, relativa à utilização e circulação de veículos a motor (BOE n.º 130, de 10 de maio de 1950).

Lei Orgânica n.º 10/1995, de 23 de novembro, relativa ao Código Penal (BOE n.º 281, de 24 de novembro de 1995).

Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento Geral dos Veículos (BOE n.º 22, de 26 de janeiro de 1999).

Decreto Real n.º 1428/2003, de 21 de novembro, que aprova o Regulamento Geral de Circulação para a aplicação e desenvolvimento do texto articulado da Lei sobre Tráfego, Circulação de Veículos a Motor e Segurança Rodoviária, aprovada pelo Decreto-Lei Real n.º 339/1990, de 2 de março (BOE n.º 306, de 23 de dezembro de 2003).

Decreto-Lei Real n.º 6/2015, de 30 de outubro, que aprova o texto refundido da Lei sobre Tráfego, Circulação de Veículos e Segurança Rodoviária (BOE n.º 261, de 31 de outubro de 2015).

Lei Orgânica n.º 2/2019, de 1 de março, que altera a Lei Orgânica n.º 10/1995, de 23 de novembro, do Código Penal, em matéria de imprudência na condução de veículos a motor e ciclomoteres e de sanções pelo abandono do local do acidente (BOE n.º 53, de 2 de março de 2019).

Lei Orgânica n.º 11/2022, de 13 de setembro, que altera o Código Penal no que diz respeito à imprudência na condução de veículos a motor ou ciclomoteres (BOE n.º 221, de 14 de setembro de 2022).

Decreto Real n.º 52/2026, de 28 de janeiro, que altera o Regulamento Geral dos Veículos e o Decreto Real n.º 2822/1998, de 23 de dezembro, que o aprova, para regulamentar o Registo de Veículos Pessoais Ligeiros (BOE n.º 27, de 30 de janeiro de 2026).

6.2. JURISPRUDÊNCIA

6.2.1. TC

STC (Primeira Secção) n.º 44/1987, de 9 de abril (BOE n.º 107, de 5 de maio de 1987).

STC (Plenário) n.º 105/1988, de 8 de junho (BOE n.º 152, de 25 de junho de 1988).

Acórdão do Tribunal Constitucional (Primeira Secção) n.º 150/1989, de 25 de setembro (BOE n.º 250, de 18 de outubro de 1989).

Acórdão do Tribunal Constitucional (Plenário) n.º 150/1991, de 4 de julho (BOE n.º 180, de 29 de julho de 1991).

Acórdão do Tribunal Constitucional (Primeira Secção) n.º 246/1991, de 19 de dezembro (BOE n.º 13, de 15 de janeiro de 1992).

Acórdão do Tribunal Constitucional (Plenário) n.º 55/1996, de 28 de março (BOE n.º 102, de 27 de abril de 1996).

Acórdão do Tribunal Constitucional (Plenário) n.º 24/2004, de 24 de fevereiro (BOE n.º 74, de 26 de março de 2004).

Decisão do Tribunal Constitucional (Plenário) n.º 59/2008, de 14 de maio (BOE n.º 135, de 4 de junho de 2008).

6.2.2. TS

Acórdão do Supremo Tribunal de 4 de janeiro de 1960 (TOL 4340754).

Acórdão do Supremo Tribunal de 15 de dezembro de 1961 (TOL 4337578).

Acórdão do Supremo Tribunal de 15 de outubro de 1968 (TOL 4277375).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 889/2003, de 13 de junho (TOL 4926579).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 428/2016, de 19 de maio (ROJ STS 2273/2016).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 991.ª Secção) n.º 419/2017, de 8 de junho (ROJ STS 2351/2017).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal) n.º 436/2017, de 15 de junho (ROJ STS 2421/2017).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 13/2018, de 16 de janeiro (RJ 2018\238).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 48/2020, de 11 de fevereiro (ROJ STS 386/2020).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 991.ª Secção) n.º 120/2022, de 10 de fevereiro (ROJ STS 572/2022).

Acórdão do Supremo Tribunal (Secção Penal, 1.ª Secção) n.º 893/2023, de 29 de novembro (ROJ STS 5303/2023).

6.2.3. Tribunais Provinciais

SAP M (1.ª Secção) n.º 74/1999, de 5 de fevereiro (ROJ SAP M 1475/1999).

SAP TF (2.ª Secção) n.º 314/2001, de 23 de março (ROJ SAP TF 761/2001).

SAP TF (2.ª Secção) n.º 437/2010, de 25 de novembro (ROJ SAP TF 2955/2010).

SAP M (2.ª Secção) n.º 293/2014, de 8 de maio (ROJ SAP M 7026/2014).

SAP GI (4.ª Secção) n.º 690/2014, de 5 de dezembro (ROJ SAP GI 1190/2014).

SAP TF (2.ª Secção) n.º 174/2015, de 20 de abril (ROJ SAP TF 2253/2015).

SAP B (10.ª Secção) n.º 777/2016, de 15 de novembro (ROJ SAP B 11782/2016).

SAP CA (4.ª Secção) n.º 245/2018, de 19 de julho (ROJ SAP CA 1044/2018).