

# REVISTA PORTUGUESA DE CIÊNCIA CRIMINAL

SEPARATA

AEQUITAS  
EDITORIAL NOTÍCIAS

QUALIFICAÇÃO DA SANÇÃO DE INIBIÇÃO  
DA FACULDADE DE CONDUZIR PREVISTA NO ARTIGO 61.º,  
n.º 2, al. *d*), DO CÓDIGO DA ESTRADA

ACÓRDÃO DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
DE 29 DE ABRIL DE 1992  
(*Diário da República*, I série-A, n.º 157, de 10-7-1992)

**Assento**

Acordam, em tribunal pleno, no Supremo Tribunal de Justiça:

1 — António Gomes Júlio, casado, fogueiro, com os demais sinais dos autos, veio, a fls. 276, interpor recurso para o tribunal pleno do Acórdão de fls. 271 e seguintes deste Supremo Tribunal de Justiça de 27 de Fevereiro de 1991, com o fundamento de haver decidido, em oposição com o Acórdão deste Tribunal de 8 de Outubro de 1969, proferido no processo n.º 32 987, que, contrariamente a este aresto, a inibição da faculdade de conduzir constitui uma pena acessória e não uma medida de segurança.

Está, assim, o acórdão recorrido em oposição, sobre a mesma questão de direito, com o Acórdão de 8 de Outubro de 1969, este último transitado em julgado.

2 — Seguiu o processo os seus regulares termos.

A fls. 16 e seguintes decidiu-se, por acórdão de 27 de Novembro de 1991:

Que existia oposição sobre a mesma questão de direito;

Que foram ambos os acórdãos relatados no domínio da mesma legislação, já que, durante o intervalo da sua prolação, não ocorreu modificação legislativa que interferisse, directa ou indirectamente, na resolução da questão de direito controvertida;

E que o recurso prosseguisse os seus termos.

A fls. 20 e 22 mostram-se juntas as alegações escritas, respectivamente, do recorrente e do ilustre representante do Ministério Público.

Em ambas as doudas e bem elaboradas peças processuais os seus signatários mostram-se concordes no sentido de que a inibição da faculdade de conduzir concretiza uma medida de segurança, devendo lavrar-se assento nessa conformidade.

3 — Colhidos os vistos legais, cumpre apreciar e decidir.

Não se vê motivo para discordar, nos termos do n.º 3 do artigo 766.º do Código de Processo Civil, do acórdão da secção que reconheceu a existência de oposição.

A questão problematizada no presente recurso equaciona-se, em síntese, em averiguar e julgar se a inibição da faculdade de conduzir consignada na lei estradal reveste a dignidade de uma medida de segurança ou se, ao invés, envolve a grandeza de uma pena acessória, como sufraga o acórdão agravado.

Desde já se tem de sublinhar que tal proposta questão não tem apenas carácter académico, mas é de grande relevo de natureza prática, atenta a diferente terapêutica a utilizar em determinados planos, nomeadamente nos aspectos da suspensão da execução da pena, no caso de amnistias, e na determinação da autoridade competente para operar a sua aplicação.

Preceitua o artigo 61.º do Código da Estrada, sob a epígrafe «Inibição do direito de conduzir», o seguinte:

1 — São inibidos definitivamente de conduzir e para tal fim privados das respectivas licenças:

- a) .....
- b) .....
- c) .....

2 — Serão inibidos temporariamente da faculdade de conduzir e privados das respectivas licenças:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) .....

- 3 — .....
- 4 — .....
- 5 — .....
- 6 — .....

Além do preceito acabado de descrever, há que ter em conta a Lei n.º 3/82, de 29 de Março, em que expressamente se permite se decrete também a medida em apreço a todos aqueles que conduzam veículos sob a influência do álcool e em casos de habitação alcoólica.

Destes normativos legais se infere que a nossa lei autoriza que, ao lado das penas a aplicar aos condutores que, com culpa, tenham desencadeado acidentes, os tribunais possam aplicar-lhes outras sanções que, não sendo penas no verdadeiro sentido jurídico da palavra, pois delas se distinguem, são medidas que se destinam à prevenção criminal, tendo como silhar a perigosidade do delinquente.

Que natureza jurídica revestem tais medidas ou providências?

Vejamos, em rápido bosquejo, o que a esse respeito tem sido perfilhado através da história doutrinal e jurisprudencial.

Várias têm sido as posições defendidas:

Pinheiro de Farinha, in *Scientia Juridica*, ano V, 1956, a pp. 177 e seguintes, protege a tese de que a inibição da faculdade de conduzir assumiria a natureza de pena complementar ou acessória, nos casos do n.º 2 do artigo 61.º, de efeito da pena nos casos do artigo 46.º, n.º 2, alíneas a) e b), e n.ºs 1 e 2, alíneas c) e d), e 4 do mesmo artigo e, finalmente, de medida de segurança nos casos previstos no artigo 46.º, n.º 2, alínea a), n.º 1, alínea e), e ainda no artigo 61.º, n.º 1, alíneas b) e c).

Cavaleiro de Ferreira, in *Direito Penal*, parte IV, a p. 202, defende que a interdição de conduzir seria um efeito da pena quando contribuísse uma incapacidade resultante de uma ou várias condenações penais — casos das alíneas a), b), c) e e) do n.º 2 do artigo 46.º — e medida de segurança nos restantes casos, designadamente os previstos nas alíneas b) e c) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 61.º

Victor Faveiro, in *Prevenção Criminal*, admite a proposição de que a apreensão da carta é uma verdadeira pena acessória, podendo, porém, em certas hipóteses, ser considerada como medida de segurança aplicável administrativamente.

Maia Gonçalves sustenta no seu *Código Penal*, 1968, a p. 14, que a medida em estudo constitui uma pena acessória.

Há também quem tenha firmado o princípio de que, em certos casos — quando a inibição se encontra confrontada com a prática de crimes estradais —, estamos em presença de uma medida de segurança e, quando assim não suceder, a inibição reveste a natureza de uma medida de polícia (cf. Acórdão da Relação de Coimbra de 23 de Novembro de 1983, in *Colectânea*, ano VIII, 1983, 5, p. 81).

Finalmente, a jurisprudência deste Supremo Tribunal de Justiça vem, desde há muito, perfilhando, *una voce sine discrepante* (segundo cremos, só o acórdão recorrido outro entendimento assumiu), que a inibição da faculdade de conduzir integra a natureza de uma medida de segurança.

Em tal sentido, os Acórdãos deste alto Tribunal de 8 de Abril de 1959, in *Boletim*, n.º 86, p. 288, 14 de Outubro de 1959, in *Boletim*, n.º 90, p. 423, 18 de Maio de 1960, *Boletim*, n.º 97, p. 218, 22 de Fevereiro de 1961, *Boletim*, n.º 104, p. 224, 29 de Julho de 1964, *Boletim*, n.º 139, p. 172, 13 de Março de 1968, *Boletim*, n.º 175, p. 191, 8 de Outubro de 1969, *Boletim*, n.º 190, p. 233, 2 de Março de 1971, *Boletim*, n.º 205, p. 140, 1 de Outubro de 1989, *Boletim*, n.º 190, p. 207, e tantos outros, cuja enumeração seria fastidiosa.

— Como flui de tudo quanto patente ficou, reina a maior perplexidade sobre a natureza jurídica do instituto da inibição da faculdade de conduzir.

*Quid juris?*

A Constituição da República, nos seus artigos 27.º, n.º 2, 29.º, n.ºs 1, 3 e 4, e 30.º, n.ºs 1, 2, 3 e 5, admite para a punição de crimes as penas e medidas de segurança.

Em obediência a tal catequese constitucional e no seu desenvolvimento, veio o Código Penal de 1982, que presentemente nos rege, estatuir nos seus artigos 40.º e

seguintes duas importantes consequências jurídicas do crime: reacções criminais, sanções criminais ou penas e medidas de segurança.

Figueiredo Dias, a propósito do aspecto em foco, ensina, na sua docência cateórica, que, no que respeita às penas, podem estas apresentar duas facetas: as penas principais e as penas acessórias.

Constituem as primeiras todas aquelas que, encontrando-se expressamente previstas para cada tipo de crime, podem ser fixadas pelo juiz na sentença condenatória independentemente de quaisquer outras (cf. artigos 40.º e seguintes do Código Penal).

Fazem parte das segundas — penas acessórias — todas aquelas que não podem ser cominadas na sentença condenatória sem que simultaneamente tenha sido aplicada uma pena principal: o caso da demissão e da suspensão temporária da função pública e a interdição de profissões, actividades ou direitos (cf. artigos 65.º e seguintes do citado diploma).

Por outra banda e ainda no que concerne às penas acessórias, distinguem-se assim dos chamados efeitos das penas, onde se trata de consequências — necessárias ou penderes de apreciação judicial — determinadas pela aplicação de uma pena, principal ou acessória, que não assumem a natureza de verdadeiras penas por lhes faltar o sentido, a justificação, as finalidades e os limites próprios daquelas.

E parece que o Código Penal de 1982 terminou com o carácter necessário da produção de efeitos das penas (artigos 65.º do Código Penal e 30.º, n.º 4, da Constituição da República), chamando aos efeitos não necessários «penas acessórias», dando a estas um sentido e um conteúdo não apenas de intimidação mas de defesa contra a perigosidade individual.

Requisitos da aplicação das penas acessórias em geral são os seguintes:

- 1.º A condenação do agente numa pena concreta superior a dois anos (cf. artigo 66.º, n.º 3, do Código Penal); e
- 2.º Que a violação justificativa da pena acessória tenha de ser vista não apenas do lado do crime cometido — esse sancionado com a pena principal — mas também à luz do reflexo que este crime produz sobre a função que o agente exerce.

Por último, se assinalará que o nosso Código Penal regula nos artigos 66.º e seguintes como penas acessórias tão-somente a demissão da função pública, a suspensão temporária da função pública e a interdição do exercício de profissões, actividades ou direitos.

No entanto, isto não significa que, através de leis extravagantes, o direito não possa criar outras formas de penas acessórias, como, aliás, já se mostram criadas, nomeadamente no domínio da economia nacional (artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 28/84, de 20 de Janeiro, no âmbito fiscal, etc.).

Referentemente às medidas de segurança emolduradas no Código Penal e em leis extravagantes, dir-se-á que elas podem abarcar medidas detentivas ou privativas da liberdade — o internamento de inimputáveis — e medidas não detentivas — a interdição de profissões (cf. *Lições de Direito Penal*, 2, parte geral, 1988, a pp. 6 e seguintes, do citado professor).

Ainda no atinente às medidas de segurança, demos a palavra a Cavaleiro de Ferreira que, no seu *Direito Penal Português*, II, parte geral, edição de 1982, a pp. 356 e seguintes, escreve:

Consideramos medidas de segurança as medidas destinadas a prevenir a futura delinquência, e que têm como pressuposto a perigosidade criminal.

Quanto às medidas de segurança não privativas da liberdade, aponta três espécies:

- A liberdade vigiada;
- A caução de boa conduta; e
- A interdição do exercício de profissões e a expulsão do território nacional.

E que ao lado da interdição do exercício de uma profissão, em casos especiais, a legislação proíbe o exercício de um direito ou de uma actividade.

De frequente aplicação é, neste particular, a inibição do direito de conduzir automóveis.

Esta inibição constitui uma inabilidade ou incapacidade (privação de um direito), que pode tomar a natureza de pena (enquanto efeito da pena), ou de medida de segurança.

Será efeito da pena, quando constitui uma incapacidade resultante de uma ou várias condenações penais.

Será medida de segurança, quando a interdição é decretada judicialmente, autonomamente ou como acessória de uma pena, e não em consequência de condenações anteriores.

5 — Estas as traves mestras que nos hão-de nortear na resolução da *ardua quaestio* submetida à cognição deste alto Tribunal.

Postas fora da peleja as teorias que atribuem à inibição do direito de conduzir a qualidade de efeitos penais da condenação ou de medida de polícia, a primeira pelas razões de que os efeitos penais não são pelo Código Penal expressamente reconhecidos, fazendo parte das penas, e a segunda pela circunstância de cortar cerce o direito que ao arguido assiste ao recurso para os tribunais, o que altamente o prejudicaria, o nosso estudo passará a ficar restringido à opção pela pena acessória ou pela medida de segurança.

Operando uma profunda meditação, a orientação que o nosso espírito melhor acolhe vai no sentido de outorgar à inibição do direito de conduzir o carisma jurídico de uma medida de segurança, pela seguinte ordem de considerações:

Em primeiro lugar, porque, como atrás se deixou exarado, para que estivessemos em fase de uma pena acessória, consignada no artigo 69.º do Código Penal, necessário se tornaria que o arguido tivesse sido condenado numa pena, em concreto, superior a dois anos de prisão, nos termos do n.º 3 do artigo 66.º do citado diploma, requisito exigível para a observação de todas as penas acessórias (cf. Figueiredo Dias, in loc. citada, a p. 176).

Ora, no *caso sub judice*, o arguido mostra-se penalizado com a pena de um ano de prisão.

Isto seria o bastante para afastar, por carência de tão importante pressuposto, o ponto de vista de que nos achamos em presença de pena acessória.

Por outro lado, a pena acessória implica sempre a prática e a condenação por um crime anterior.

Acontece, porém, que há situações legais em que se torna necessária a decretação da inibição do direito de conduzir sem que, contudo, o arguido haja perpetrado qualquer infracção.

Assim, nesses casos também se teria de arredar a existência de uma pena acessória, já que esta implica sempre, nos termos dos cânones legais, a prática e a condenação por uma infracção anterior.

Mas há mais.

Em segundo lugar, uma questão de uniformização da jurisprudência.

Não será despidendo anotar que este Supremo Tribunal, desde há mais de 30 anos, vem, sem variação ou mudança, propugnando na direcção de que a inibição do direito de conduzir constitui uma medida de segurança.

Ora, não se enxergam, a nosso ver, quaisquer argumentos — nem eles foram indicados no douto acórdão agravado — com a viabilidade bastante para desencadear o seu desmoronamento, tudo, antes, apontando no sentido da sua perfectibilidade e manutenção.

Decidir, pois, de modo diverso, rompendo com a uniformidade da jurisprudência, sem causa legítima, constituiria contrariar a uniformização da ciência do direito, a certeza desse mesmo direito e a segurança jurídica.

Por último, também não podemos olvidar que a própria lei, em todas as disposições em que faz alusão à inibição do direito de conduzir a cognomina de medida de segurança (cf. artigos 46.º, n.º 2, alínea f), do Código da Estrada e 12.º, 13.º e 14.º da Lei n.º 3/82, de 29 de Março), circunstância que, não constituindo, é certo, um indício inteiramente peremptório — dado o préstimo tantas vezes imperfeito das classificações jurídicas pelo legislador efectuadas —, todavia, não menos verdadeiro é que ela não deixa, pelo menos, de impressionar, na medida em que o intérprete tem o dever de presumir que o legislador não só consagrou as soluções mais acertadas como soube exprimir o seu pensamento em termos adequados (cf. artigo 9.º, n.º 3, do Código Civil).

Perante todo este cenário, há que dele extrair o seguinte guião: a inibição do direito de conduzir, no actual direito constituído, forma a essência de uma medida de segurança, em função da perigosidade do arguido, derivada de uma anterior condenação ou de qualquer outro estado legal.

E nem se diga, *ex adverso*, que tal regra colide com a nova orientação prescrita na revisão do Código Penal quando, na redacção dada ao artigo 69.º, expressamente a situa no território das penas acessórias, pelos seguintes motivos:

Por um lado, porque se trata de mero *jus constituendo* (há-de passar muita água debaixo das pontes até à sua publicação e entrada em vigor);

Por outro lado, pelas razões que aduzimos atrás, em primeiro lugar, quanto à impossibilidade de encaixilhar a inibição do direito de conduzir nas penas acessórias (cf. com interesse o n.º 2 do artigo 66.º da revisão).

Procede, assim, toda a dialéctica utilizada pelo recorrente e pelo ilustre magistrado do Ministério Público junto deste Supremo Tribunal.

6 — Nestes termos e pelos fundamentos expendidos, revoga-se o douto acórdão na parte em que considerou que a inibição do direito de conduzir consigna uma pena acessória e fixa-se a jurisprudência, extraindo o seguinte assento:

A inibição da faculdade de conduzir, estatuída no artigo 61.º do Código da Estrada, constitui uma medida de segurança.

Sem custas.

Cumpra-se o disposto no artigo 769.º, n.º 1, do Código de Processo Civil.

Lisboa, 29 de Abril de 1992. — *Manuel da Rosa Ferreira Dias* — *Afonso Manuel Cabral de Andrade* — *Armando Pinto Bastos* — *Beça Pereira* — *Jaime Ribeiro de Oliveira* — *António Cerqueira Vahia* — *Miguel Montenegro* — *Martins da Fonseca* — *Mário Horácio Gomes Noronha* — *Agostinho Pereira dos Santos* — *Rui Azevedo de Brito* — *Fernando Adelino Fabião* — *António César Marques* — *António Máximo da Silva Guimarães* — *Noel Silva Pinto* — *Bernardo Guimarães Sá Nogueira* — *Rui Alfredo Tato Marinho* — *Vassanta Porombo Tambá* — *Ricardo António da Velha* — *Victor Manuel Lopes Sá Pereira* — *Luís Vaz de Sequeira* — *José Alexandre Lucena do Valle* — *António de Noronha Tavares Lebre* — *José Magalhães* — *(Ilegível)* — *(Ilegível)* — *Manuel de Oliveira Matos* (vencido, conforme declaração anexa) — *Brochado Brandão* (vencido, conforme declaração que anexo) — *Mário Sereno Cura Mariano* — *José Saraiva* (vencido, conforme declaração que junto) — *Estelita de Mendonça* (vencido, nos termos do voto do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Dr. José Saraiva) — *Alberto Baltazar Coelho* (vencido, nos termos da declaração do Ex. Colega José Saraiva) — *Pedro de Lemos e Sousa Macedo* — *Fernando Lopes de Melo* (vencido, nos termos constantes da declaração de voto que junto) — *José Henriques Ferreira Vidigal* — *Joaquim de Carvalho* (vencido, conforme declaração de voto do Ex.<sup>mo</sup> Conselheiro Brochado Brandão) — *João Figueiredo de Sousa* (vencido, nos termos da declaração de voto do Ex.<sup>mo</sup> Conselheiro Brochado Brandão) — *José Maria Sampaio da Silva* (vencido, por entender que a inibição da faculdade de conduzir, aplicada cumulativamente com outra sanção criminal em função do conhecimento de uma infracção penal, tem natureza de sanção acessória referida à culpa pela prática do facto).

#### Declaração de voto

Os quadros onde se movimenta a dogmática de ilicitude penal, e que *presidem* ao seu entendimento e medida, alteram-se radicalmente entre 1969 (acórdão funda-

mento) e 1991 (acórdão recorrido). Sumariamente, e a benefício de melhor desenvolvimento, pelo seguinte.

No plano constitucional, a lei de 1933 só referia a existência de penas e medidas de segurança, mas a actual contém uma filosofia inteiramente distinta, designadamente no que nos ocupa, e é o campo geral dos direitos, liberdades e garantias. Para não falar de esta última ser muito mais desenvolvida e pormenorizada. E tudo isso não pode deixar de *informar* a dúvida que nos ocupa e que tem a ver com a distinção de *conceitos* de penas, penas acessórias e outras medidas restritivas.

Igualmente, a própria lei penal anterior (Código Penal antigo, suas modificações até 1974) tinha a sua filosofia neste campo. Enquanto a actual, além de uma motivação completamente distinta, inova com outros tipos de reacção. Por exemplo, medidas não detentivas, entre elas a *probation* e, recentemente, a restrição do uso do cheque (muito afim, diga-se, à inibição de conduzir que nos ocupa).

Mais elucidativamente ainda: a *sistematização* pontual da lei antiga (v., entre outros, os artigos 54.º e seguintes do capítulo I do título II) muito pouco sugeria acerca da distinção. Já a actual (artigos 91.º e seguintes dos capítulos I e seguintes do título VI) sugere uma solução à questão, o que, por si só, revela não se tratar do domínio da mesma legislação.

Uma coisa é fixar conceitos, se isso for objecto da decisão. Outra, bem diversa, afirmar, decidindo, e para efeitos do artigo 763.º, n.º 1, do Código de Processo Civil, que se impõe harmonizar no domínio da indicação da *mesma* legislação. E isso não sucede na hipótese.

Abreviadamente, e resumindo, eis porque, na ausência de um pressuposto necessário, entendo não haver lugar à emissão do assento, considerando-se o recurso findo. — *Brochado Brandão*.

### Declaração de voto

As penas têm a função de reprová-las, castigar e também a função de prevenção e readaptação.

As medidas de segurança têm apenas a função de prevenção e readaptação.

As primeiras pressupõem um acto punível, uma infracção a reprová-las.

As segundas pressupõem apenas um estado de perigosidade — de pessoas ou de coisas.

Tendo ambas de comum a função de prevenção e readaptação, só as penas têm a função de reprová-las, castigo de um acto.

Assim, são penas — principais ou acessórias — as medidas que têm por função reprová-las e castigar uma infracção; e são medidas de segurança as medidas que têm por função apenas a prevenção de infracções, por existência de um estado de perigosidade.

As primeiras destinam-se a punir actos praticados; as segundas apenas a prevenir actos futuros.

Dá que a inibição de conduzir automóveis possa ser uma pena ou uma medida de segurança, conforme os casos.

Será uma pena se decretada para punir uma infracção.

Será uma medida de segurança se decretada, não em consequência de uma infracção, mas apenas em consequência de um estado de perigosidade.

No caso em apreço [artigo 61.º, n.º 2, alínea *d*], do Código da Estrada], a inibição da faculdade de conduzir é imposta aos condenados por crime cometido no exercício da condução. É imposta pela prática de um crime, independentemente da existência de estado de perigosidade, pelo que tem a natureza de pena (acessória), e não de medida de segurança — o que decidiria, salvo o devido respeito pela opinião contrária. — *José Saraiva*.

### Declaração de voto

Mantenho a posição que subscrevi como adjunto — o Ex.º Conselheiro Maia Gonçalves é o outro adjunto — no acórdão recorrido (lavrado com unanimidade de votos) (cf. também o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 10 de Janeiro de 1990, processo n.º 40 543, sumariado na *Actualidade Jurídica*, n.º 5, p. 3, em que sou o relator). No actual direito constituído, a inibição do direito de conduzir é uma pena acessória, não se justificando, portanto, a revogação do acórdão recorrido na parte em discussão nem que se fixe a jurisprudência no sentido de que a mesma inibição reveste sempre a natureza jurídica de uma medida de segurança.

O que no acórdão agora votado se afirma quanto à revisão do Código Penal (v. o capítulo IV «Penas acessórias e efeitos das penas» do título III «Das consequências jurídicas do facto» do livro I «Parte geral» do projecto de Fevereiro de 1991, principalmente o seu artigo 69.º «Proibição de conduzir veículos motorizados», cf. também a secção IV «Medidas de segurança não privativas da liberdade» do capítulo VI «Medidas de segurança» do mesmo título, designadamente os seus artigos 101.º «Cessação da licença de condução de veículos motorizados» e 102.º «Interdição da concessão de licença») — revisão essa (presidida pelo Prof. Figueiredo Dias) diferente do título VI da parte geral do projecto de decreto-lei publicado nas pp. 3127 e seguintes do *Diário da Assembleia da República*, 2.ª série, n.º 95, de 29 de Maio de 1985, que provavelmente não demorará tanto tempo a ser publicada como no mesmo acórdão é sugerido — evidencia bem que a inibição do direito de conduzir não reveste sempre a natureza da medida de segurança.

Tal revisão constitui já o reconhecimento de que a natureza de «pena acessória» é no caso destes autos (artigo 61.º, n.º 2, do Código da Estrada) a melhor solução *de jure constituendo*, sendo-o por isso também *de jure constituto* na resolução do que o próprio acórdão agora votado qualifica como «árdua questão» (artigo 9.º, n.º 3, do Código Civil).

É bastante elucidativo o que se pode ler no n.º 2.3 do Acórdão n.º 224/90, de 26 de Junho de 1990, do plenário (com unanimidade) do Tribunal Constitucional, in *Diário da República*, 1.ª série, de 8 de Agosto de 1990, de que é relator o Ex.º Conselheiro Mário de Brito. Destaca-se principalmente o que aí se afirma quanto ao Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de Abril (cf. a p. 3264 do mesmo *Diário da República*).

Ainda elucidativo é o facto de no n.º 1 do artigo 12.º do recente Decreto-Lei n.º 454/91, no *Diário da República*, 1.ª série, de 28 de Dezembro de 1991, se considerar «sanção acessória» a interdição temporária do uso de cheque (cf., no mesmo sentido, o deputado Costa Andrade, na reunião de 6 de Junho de 1991, in *Diário da Assembleia da República*, 1.ª série, de 7 de Junho de 1991, e o Acórdão n.º 155/91 do Tribunal Constitucional de 24 de Abril de 1991, no *Diário da República*, 2.ª série, de 3 de Setembro de 1991, também relatado pelo conselheiro Mário de Brito).

Do n.º 2 do artigo 66.º do referido projecto de revisão do Código Penal — que estabelece a proibição do exercício das profissões ou actividades cujo exercício depender de título público ou de autorização ou homologação da autoridade pública, por um período de dois a cinco anos, a quem no exercício dessa actividade comete crime punido com pena de prisão superior a três anos — não resulta «a impossibilidade de encaixilhar a inibição do direito de conduzir nas penas acessórias» (como aliás já se verifica entre os artigos 69.º e 97.º do Código Penal e o artigo 61.º do Código da Estrada).

Haverá apenas que concluir que estamos perante duas normas distintas: uma geral (a do citado artigo 66.º) e outra especial (a do referido artigo 69.º) — esta para quem conduzir veículos motorizados.

Compreende-se perfeitamente que o legislador considere necessárias estas duas normas, perante a diferença de situações abrangidas pelas mesmas.

No actual direito constituído, a proibição de condução de veículos motorizados pode dar lugar nalguns casos a uma pena acessória e noutras a medida de segurança (não privativa de liberdade).

Constitui pena acessória quando o condenado na proibição de veículos motorizados for punido por crime cometido no exercício daquela condução com grave violação das regras do trânsito rodoviário ou por um crime praticado com utilização de veículo ou cuja execução tiver sido por este facultada de forma relevante (artigo 61.º, n.ºs 2 e 4, do Código da Estrada).

Dá lugar à referida medida de segurança quem for condenado por crime praticado na condução de veículo motorizado ou com ela relacionado, ou com grosseira violação dos deveres que a um condutor incumbem, ou dele for absolvido só por falta de imputabilidade; é cassada pelo tribunal a licença de condução quando, em face do facto praticado e da personalidade do agente, houver fundado receio de que possa vir a praticar outros factos da mesma espécie, ou dever ser considerado inapto para a condução de veículo motorizado (artigos 61.º, n.ºs 1 e 4, e 46.º, n.ºs 2 e 4, ambos do mesmo Código — cf. o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 224/90, de 26 de Junho de 1990, in *Diário da República*, 1.ª série, de 8 de Agosto de 1990).

Nestes termos e pelos fundamentos expendidos, manteria o acórdão recorrido na parte em que considerou que a inibição do direito de conduzir constitui uma pena acessória e fixaria a jurisprudência pela forma seguinte:

No actual direito constituído, a inibição do direito de conduzir reveste nalguns casos a natureza jurídica de pena acessória e noutros a de medida de segurança.

*Lopes de Melo.*

### Declaração de voto

Vencido por entender que, no caso concreto, a interdição do direito de conduzir consubstancia um efeito acessório da pena, não uma medida de segurança (que, às vezes, se configura neste domínio), a qual normalmente se destina a estabelecer um contramotivo à perigosidade do réu; esta finalidade seria impensável, do ponto de vista da prevenção, na maioria dos casos, em que se aplica a referida interdição por períodos muito curtos; além disso, sempre tal qualificação se nos afigura mais harmónica com o actual sistema jurídico-penal. — *Manuel de Oliveira Matos.*

### Anotação:

O acórdão ora em apreço fixa jurisprudência obrigatória relativamente à qualificação da inibição da faculdade de conduzir (doravante abreviada por *inibição de conduzir*) prevista no artigo 61.º do Código da Estrada (CE), decidindo que esta sanção constitui uma medida de segurança, com o que, conseqüentemente, revoga o acórdão recorrido «na parte em que considerou que a inibição de conduzir consigna uma pena acessória».

1. Antes de nos ocuparmos do cerne da questão, parece curial relembrar aqui o desenho do recurso para fixação de jurisprudência que o Código de Processo Penal (CPP) de 1987 introduziu no nosso ordenamento jurídico.

Em conformidade com a ideia da autonomização do processo penal em relação ao processo civil que preside ao novo CPP, também o recurso que tem por fundamento a oposição de julgados passou a revestir contornos diversos, consoante se trate de matéria criminal ou cível. Com efeito, a regulamentação do recurso para fixação de jurisprudência constante dos artigos 437.º, ss., do CPP, não se limita a reproduzir as disposições do Código de Processo Civil (CPC) que regem o recurso para o tribunal pleno (artigos 763.º, ss.). Abreviando razões, as diferenças essenciais traduzem-se, como nota CUNHA RODRIGUES [«Recursos», in *Jornadas de Direito Processual Penal*, C.E.J. (org.), Coimbra, 1988, pp. 398, s.], na atribuição da *competência* para fixar a jurisprudência e na regulação dos *efeitos* do acórdão que reconhecer a oposição de julgados.

Em relação ao primeiro ponto, a especialização das jurisdições consagrada na nova lei tem por consequência lógica a atribuição da

competência para fixar a jurisprudência em matéria *criminal* ao plenário das secções *criminais* do Supremo Tribunal de Justiça (STJ) (artigo 443.º, n.º 1, do CPP).

Já no que toca ao segundo ponto, o artigo 445.º, n.º 1, do CPP, dispõe que «a decisão que resolver o conflito tem eficácia no processo em que o recurso foi interposto e constitui jurisprudência obrigatória para os tribunais judiciais».

Podemos pois afirmar, sem risco de erro, que a regulamentação introduzida pelo CPP nesta matéria operou duas importantes modificações relativamente ao direito anterior: por um lado, o recurso fundado na oposição de julgados proferidos em processo criminal ganhou um estatuto de *autonomia* face ao recurso para o tribunal pleno regulado pelo CPC, cujas disposições só lhe serão aplicáveis nos termos gerais do artigo 4.º do CPP, para efeito de integração de lacunas; por outro lado, a decisão que resolver o conflito, além de ter eficácia no processo em que o recurso foi interposto, *apenas constitui jurisprudência obrigatória para os tribunais judiciais*, o que resulta numa espécie de «desgradação dos efeitos do assento» (CUNHA RODRIGUES, op. cit., p. 398).

A articulação destas duas proposições permite concluir que, no domínio da nova legislação processual penal, o aresto que conhecer e decidir uma oposição de julgados em processo penal *não mais poderá levar o STJ a lavrar assento* nos termos dos artigos 768.º e 769.º do CPC, com os efeitos do artigo 2.º do Código Civil. O que foi considerado pelo presente acórdão, ao ordenar, no seu ponto 6., que se extraísse assento da decisão alcançada.

## 2. Ocupemo-nos agora do problema principal.

O conteúdo material de determinada sanção não impõe, por si só, a classificação dessa sanção como pena ou como medida de segurança. A possibilidade de autónoma subsistência e a mútua delimitação destas duas categorias dependem, em primeira linha, dos diferentes *pressupostos* de que partem e dos diferentes *fins* que lhes presidem; a tentativa de caracterização que ignore a necessidade de ponderação desses elementos destina-se a cair num nominalismo conceitualista que, fazendo derivar do *nomen juris* a natureza da sanção e o conseqüente regime, perverte as razões que estão na base da diferenciação.

É claro que, posto que não imprescindível, é desejável que a diferença entre uma pena e uma medida de segurança de conteúdo material

semelhante assumia expressão (também) ao nível do nome que a lei lhes atribui, ou, ao menos, da disposição formal-sistemática com que externiza o seu regime — e é isso que sucede, no direito português, em relação à «pena de demissão» (artigo 66.º do CP) e à «pena de interdição do exercício de profissões» (artigo 69.º do CP), por contraposição à «medida de segurança de interdição de profissões» (artigo 97.º do CP). O projecto de revisão do Código Penal de 1991 (Projecto/91) veio a adoptar precisamente este sistema para distinguir as situações em que a inibição de conduzir constitui uma pena («proibição de conduzir» — artigo 69.º) daquelas em que constitui uma medida de segurança («casasção da licença de condução» — artigo 101.º — e «interdição da concessão de licença» — artigo 102.º).

É certo que, relativamente à inibição de conduzir, o direito positivo actual não está provido de um arranjo externo deste tipo, que auxilie o aplicador do direito a racionalizar, clarificando-a, a distinção referida — tal tarefa cabe aqui, por inteiro, ao intérprete. Mas esse trabalho nada tem de extraordinário: na verdade, e retomando o exemplo a que acima se alude, para além (*rectius*: antes) da distinção formal, o que decide a questão de saber se o impedimento de exercer certa profissão (conteúdo material comum às duas sanções) consubstancia uma pena ou uma medida de segurança são os *pressupostos* em que assenta a cominação da sanção. Quer dizer: se o agente cometer o crime com grave violação dos deveres inerentes à sua profissão; se for condenado numa pena (principal) de prisão superior a dois anos; se o exercício dessa profissão depender de um título público; e se a violação dos ditos deveres, ligada à prática do crime, *fundamentar um específico juízo de censura* que suporte (e exija) a aplicação de uma sanção acessória, então dever-se-á aplicar, consoante se trate, ou não, de um funcionário público, a pena acessória de demissão (artigo 66.º do CP) ou de «interdição» (*rectius*: proibição) do exercício de profissões ou actividades (artigo 69.º do CP) (sobre estas penas, cf. A. M. ALMEIDA COSTA, «O registo criminal», in *Supl. ao BFDC*, vol. XXVII, 1984, pp. 433, s., 455, ss.). Diversamente — e independentemente da imputabilidade do arguido, do tipo e *quantum* de pena (principal) em que é condenado e de o exercício da sua profissão depender ou não de uma qualquer autorização da autoridade pública —, se a prática por certo agente de um facto ilícito-típico, com grave violação dos deveres inerentes à sua profissão, *revelar uma perigosidade criminal provocada ou potencia-*

da pelo exercício dessa profissão, contra a qual urja reagir, deve o juiz aplicar a medida de segurança do artigo 97.º do CP.

A falta de uma sistematização externa deste tipo não exime o intérprete de estabelecer se determinada sanção de inibição de conduzir, dado o *Tatbestand* que pressupõe, obedece às intenções que presidem à aplicação de uma pena (principal ou acessória) ou àquelas que fundamentam a imposição de uma medida de segurança. Torna-se portanto imprescindível ligar as diversas «inibições de conduzir» aos vários «grupos de pressupostos» que a lei prevê para a sua aplicação.

A adopção deste raciocínio teria sido fundamental, desde logo, para averiguar se, no caso do presente acórdão, existia uma oposição de julgados: se, *a priori*, parece haver «espaço» para a coexistência, no nosso sistema, de uma pena de inibição do direito de conduzir e de uma medida de segurança com idêntico conteúdo material, cumpria verificar se o acórdão em oposição (primeiramente proferido) qualificava como medida de segurança a *mesma* sanção que o acórdão recorrido considerou uma pena acessória — a sanção prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE. Com efeito, a condenação do arguido e o recurso por este interposto fundavam-se na aplicação e qualificação da sanção prevista por esta específica norma, e não na aplicação e qualificação do conjunto das variadíssimas normas previstas pelo artigo 61.º do CE (que este artigo não é constituído por uma norma sancionatória única, mas sim por um repositório de plúrimas normas e respectivas sanções, é asserção que a simples leitura dos seus vários números mostra à evidência; daí resulta imediatamente a impossibilidade da sua aplicação «em globo»: a sentença condenatória que se limitasse a remeter para o artigo 61.º, sem especificar o número e alínea fundamentadores da decisão — artigo 97.º, n.º 4, do CPP — enfermaria da nulidade cominada pelos artigos 379.º, al. *a*), e 374.º, n.º 2, do CPP).

O que vale por dizer que nem o *conhecimento*, nem a *decisão* da oposição se poderiam reportar à natureza da inibição de conduzir *em geral*.

3. Como se verificava, efectivamente, uma oposição de julgados quanto à mesma questão de direito — a qualificação jurídica da inibição de conduzir prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE (cf. o acórdão em oposição, de 8-10-1969, *in*: *BMJ* 190.º, pp. 233, ss.) —,

preocupemo-nos agora com o fundo da questão: tratar-se-á de uma pena acessória ou de uma medida de segurança?

O STJ, descurando a avaliação da concreta norma controvertida, e pretendendo qualificar *globalmente* a inibição do direito de conduzir, ficou impedido, do mesmo passo, de pôr a questão nos seus correctos termos. Com efeito, a falsa impositação do problema levou (como inevitavelmente tinha de levar) este Alto Tribunal a introduzir na sua retórica argumentativa elementos estranhos ao objecto do juízo, os quais acabaram por se reflectir na fundamentação do aresto e por inquirar, a final, o sentido da decisão. As reflexões seguintes têm por objectivo mostrar a inadequação do procedimento adoptado e, num momento posterior, ensaiar uma hipótese de correcta posição e solução do problema proposto.

4. Os argumentos invocados para escorar a decisão tomada são, em resumo, os seguintes:

(i) o artigo 66.º, n.º 3, do CP, impõe como requisito para a aplicação de qualquer pena acessória a condenação do arguido numa pena superior a dois anos de prisão; como o arguido foi punido com a pena de um ano de prisão, isso seria suficiente para afastar a tese de que se está perante uma pena acessória;

(ii) há certas «situações legais» que impõem a decretação da inibição de conduzir apesar de o agente não haver perpetrado qualquer infracção; ora, esta necessidade não se coadunaria com o regime das penas acessórias, por ele exigir a condenação simultânea numa pena principal pelo cometimento de um crime;

(iii) o STJ vem decidindo, há mais de 30 anos, no sentido de considerar esta inibição uma medida de segurança, não se vendo razões bastantes para contrariar essa orientação;

(iv) sempre que a lei alude à inibição de conduzir, cognomina-a de medida de segurança;

(v) a nova orientação preconizada pelo Projecto/91, que expressamente coloca a inibição de conduzir «no território das penas acessórias», não colide com a tese de que ela constitui uma medida de segurança, pois, para além de se tratar de mero *jus constituendo*, o seu artigo 66.º, n.º 2, abona a tese que defende a actual «impossibilidade de encaixilhar a inibição do direito de conduzir nas penas acessórias».

### 5. Começemos pelo último argumento produzido.

[Cumpre fazer aqui um pequeno excursão, antes de analisar a argumentação relativa ao Projecto/91. Reza o texto do acórdão: «E nem se diga, *ex adverso*, que tal regra colide com a nova orientação prescrita na revisão do Código Penal quando, na redacção dada ao artigo 69.º, expressamente a situa no território das penas acessórias, pelos seguintes motivos: Por um lado, porque se trata de mero *jus constituendo* (há-de passar muita água-debaixo das pontes até à sua publicação e entrada em vigor); por outro lado, pelas razões que aduzimos atrás, em primeiro lugar, quanto à impossibilidade de encaixilhar a inibição do direito de conduzir nas penas acessórias (cf. com interesse o n.º 2 do artigo 66.º da revisão)».

Esta passagem inculca a ideia de que o Supremo Tribunal quis afastar a objecção segundo a qual *a tese defendida colide com a orientação prescrita no Projecto/91*. Mas uma leitura mais atenta mostra com segurança que não pode ter sido essa a intenção do STJ, tratando-se certamente de um lapso de redacção: em primeiro lugar, porque essa objecção não teria relevância alguma para a questão; em segundo lugar, porque os «motivos» invocados se tornariam, nessa perspectiva, incompreensíveis — por um lado, não parece que o facto de o Projecto/91 ser ainda *jus constituendo* releve para o problema de saber se a solução aí apontada colide ou não com a tese propugnada no texto do acórdão: só a comparação do regime projectado com o regime vigente seria critério decisivo, não o facto de o Projecto/91 não ter força de lei. Por outro lado, a «impossibilidade» a que se alude só poderia ser *motivo* da tese da não-colisão se se considerasse que o Projecto/91 não consagra a inibição de conduzir como pena acessória, o que entraria em manifesta e insanável contradição com a proposição, inserta no mesmo passo transcrito, que admite que o Projecto «a situa no território das penas acessórias». Destarte, teremos de supor que a objecção que se quis afastar não foi a de que «tal regra colide com a nova orientação prescrita na revisão do Código Penal», mas antes a de que *essa regulamentação, sendo embora mero jus constituendo, prova a actual impossibilidade de qualificar a inibição de conduzir como pena acessória* (deste lapso parece ter-se dado conta o Senhor Conselheiro Lopes de Melo, vencido na deliberação, ao formular a sua declaração de voto)].

É verdade que a orientação prescrita no Projecto/91 tem escassa relevância directa para a resolução do problema, que havia de ser fundada no direito vigente; mas já não podemos concordar com o adjectivo

tivo «nova» que se emprega no texto, pois essa é justamente a *questio decidenda*: não se pode concluir que a orientação do Projecto é nova por não se adequar ao direito vigente, sem incorrer em petição de princípio, quando é por essa inadequação que se pergunta.

No que toca ao segundo ponto, parece querer dizer-se que o artigo 66.º, n.º 2, do Projecto/91, trará inovações importantes relativamente ao regime actual, porque fará cessar a «impossibilidade de encaixilhar» a inibição do direito de conduzir nas penas acessórias que caracteriza o direito vigente (por razões de que nos ocuparemos noutro ponto desta anotação). Ora o que se estabelece nesse normativo é a extensão da proibição do exercício de função, regulada no n.º 1, a «profissões ou actividades cujo exercício depender de título público ou de autorização ou homologação da autoridade pública». Trata-se, no fundo, de reproduzir o que já hoje se dispõe no artigo 69.º, n.º 1, do CP. Quer isto dizer que o artigo 66.º, n.º 2, do Projecto/91, não se aplicará à pena acessória «proibição de conduzir», regulada autonomamente no artigo 69.º, pelo que, para que esta seja decretada, não será necessário que o agente seja condenado numa pena de prisão superior a 2 anos (artigo 66.º, n.ºs 1 e 2, e 69.º do Projecto). Aqui residiria a diferença fundamental em relação ao entendimento que o STJ dá ao regime actual, segundo o qual o artigo 66.º, n.º 3, do CP, é aplicável à imposição de todas as penas acessórias.

Mais uma vez temos de discordar do acórdão em apreço: as modificações que o Projecto/91 introduz nesta matéria em nada tocam este ponto concreto, como se tentará mostrar *infra*, quando se considerar o primeiro argumento invocado pelo STJ para fundamentar a sua decisão.

De toda a forma, repetimos, concordamos com o Supremo Tribunal no que diz respeito à escassa relevância que a regulamentação operada pelo Projecto assume para a boa decisão do problema. Todavia, «nova» ou não, a solução do Projecto deveria ter tido pelo menos uma virtude: a de mostrar que, ao contrário do que parece resultar do aresto em causa, não existe uma impossibilidade material de a inibição de conduzir constituir uma pena acessória — o que poderia ter levado o STJ a repensar a possibilidade de ser já esse, ao menos em alguns casos, o regime do direito actual.

6. No quarto argumento invocado refere-se o facto de o legislador cognominar a inibição de conduzir, sempre que lhe alude, de medida

de segurança, indicando-se, para comprovar esta asserção, quatro disposições legais.

Este argumento não procede por duas razões: em primeiro lugar, porque, como aliás se reconhece no acórdão, tal facto não constitui «(...) um indício inteiramente peremptório — dado o préstimo tantas vezes imperfeito das classificações jurídicas pelo legislador efectuadas (...)», cabendo por isso à jurisprudência e à doutrina a tarefa crítica necessária à reposição correcta dessas classificações; em segundo lugar, e decisivamente, porque o legislador não qualifica (nem tinha de qualificar) como medida de segurança a sanção prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE — e só essa, insistimos, deveria interessar à discussão do problema.

7. O terceiro argumento aduzido — a jurisprudência constante do STJ dos últimos 30 anos no sentido de considerar a inibição de conduzir uma medida de segurança — pouco releva, pois as razões de segurança e certeza do direito não podem resistir à necessidade de alterar uma determinada orientação jurisprudencial quando se conclua que ela não se ajusta aos princípios jurídicos e normas sobre que versa. Aliás, uma vez mais a «floresta» impediu o Supremo Tribunal de ver a «árvore»: de novo se fala da inibição de conduzir em geral, desatendendo as normas concretas a que se refere a jurisprudência constante invocada.

8. O segundo e o primeiro argumento são, na verdade, os únicos que podem participar na discussão da causa. Consiste aquele na inadequação do regime das penas acessórias à inibição de conduzir, por se exigir, para a sua aplicação, a condenação pelo cometimento de um crime, o que não se coaduna com a necessidade, por vezes existente, de decretar essa medida, apesar de o arguido não ter cometido qualquer infracção.

Também aqui não podemos concordar com a posição tomada. E isto por duas razões: em primeiro lugar, este argumento (que teria então todo o peso — mas apenas esse — de uma tese político-criminal e penológica) poderia ser utilizado contra a consagração de um sistema que concebesse a inibição de conduzir *exclusivamente* como pena — mas já perderia pertinência perante um sistema onde as «penas acessórias de inibição de conduzir» coexistissem com as «medidas de segurança de inibição de conduzir». Mais claramente: aquela proposição só

nos diz que não é conveniente, na perspectiva do STJ, architectar um sistema sancionatório em que a sanção de inibição de conduzir revista o carácter exclusivo de pena acessória, mas já não impede que ela exista como tal ao lado de medidas de segurança com o mesmo conteúdo. De toda a forma, independentemente do sistema adoptado, trata-se sempre de uma opção do legislador que cabe ao julgador respeitar. Incumbe à jurisprudência e à dogmática inferir a *natureza da sanção do regime estatuído*; não é legítima a inversão metódica através da qual se deduz o *regime* de um *conceito* que foi previamente obtido através de considerações que relevam da exclusiva competência do legislador.

Em segundo lugar, é por via deste argumento que a apreciação global da inibição de conduzir, a que já nos referimos com insistência, prejudica de forma mais sensível a boa decisão da questão. Pedia-se ao STJ que classificasse a sanção constante do artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE, e não que se pronunciasse sobre a (in)adequação do regime das penas acessórias à sanção de inibição de conduzir considerada *in genere*. Também quanto ao fundo da questão se projectam os vícios provocados pela pressuposição errónea já exposta e comentada *supra*, pontos 2. e 3., relativamente ao conhecimento da oposição.

9. Atentemos, enfim, no primeiro argumento invocado: a impossibilidade de se estar perante uma pena acessória resultaria de o artigo 66.º, n.º 3, do Código Penal, aplicável por força do artigo 69.º do mesmo Código, exigir como pressuposto formal para a aplicação de qualquer pena acessória a condenação do arguido numa pena superior a dois anos de prisão. Como, no caso dos autos, o arguido fora condenado na pena de um ano de prisão, isso seria bastante para afastar a tese de que a sanção aplicada constituía uma pena acessória.

Este entendimento parece-nos susceptível de vários réparos.

Em primeiro lugar, apesar de o artigo 69.º do CP não remeter para o n.º 3 do artigo 66.º, mas apenas para os seus n.ºs 1 e 2 (com o que, aparentemente, a exigência de condenação numa pena superior a dois anos de prisão se aplicaria somente à pena de demissão e já não à pena de interdição de profissões ou actividades), há que dizer que tem bom fundamento a interpretação que aplica analogicamente (*in bonam partem*) — embora o texto do acórdão não refira expressamente o recurso a este instrumento interpretativo — a exigência desse requisito à pena

do artigo 69.º Na verdade, não se compreenderia que a lei exigisse uma certa gravidade do crime cometido para a aplicação da pena de demissão da função pública, cujo exercício convoca uma particular dignidade e especial confiança pública nos órgãos e agentes que a desempenham (cf. FIGUEIREDO DIAS, *Direito Penal* 2, 1988, p. 190, e A. M. ALMEIDA COSTA, *op. cit.*, pp. 455, s.), e o não fizesse relativamente à proibição do exercício de profissões ou actividades em que a «sombra» desses atributos é muito mais ténue.

Todavia, não parece que as penas acessórias de inibição de conduzir previstas no CE, a existirem, estejam sujeitas ao artigo 69.º do Código Penal.

Com efeito, a intenção que presidiu à positivação deste normativo foi a de estender a aplicação da pena acessória de demissão, prevista no artigo 66.º, com as devidas adaptações, a outras profissões ou actividades condicionadas a uma certa intervenção (não importa agora qual) da autoridade pública — não a de revogar ou modificar através de uma lei geral, sem disposição expressa nesse sentido, normas especiais que, eventualmente, previssem já a aplicação de penas acessórias antes da entrada em vigor do CP de 1982. Por isso, a citação onde se invoca o ensinamento de FIGUEIREDO DIAS (*op. cit.*, p. 176) — segundo o qual «condição necessária, mas nunca suficiente, de aplicação de uma pena acessória é assim a condenação (...) numa pena de prisão superior a dois anos» — tem de ser entendida no exclusivo contexto das penas acessórias previstas no CP, não se podendo estender a normas que as previssem anteriormente a 1982, nem a normas constantes de legislação avulsa posterior; neste preciso sentido, aliás, se pronuncia o mesmo Autor (*op. cit.*, pp. 185, s., n.º m. 11), quando escreve que «o CP regula nos arts. 66.º e ss. como penas acessórias somente a demissão da função pública, a suspensão temporária da função pública e a interdição do exercício de profissões, actividades ou direitos. Já do que atrás ficou dito resulta porém que a lei pode criar outras penas acessórias (...): atente-se, p. ex., nos já citados arts. 28.º, ss., da L. 34/87 sobre os chamados crimes de responsabilidade; (...) na inibição da faculdade de conduzir que, ao menos no entendimento de uma parte da doutrina e da jurisprudência, surge, em certos casos previstos na lei (arts. 46.º-2 e 61.º do CE) — lei, aliás, formal e materialmente deficiente e incoerente, se não por vezes contraditória e absurda —, como pena acessória»; e, mais à frente (p. 187, n.º m. 12), «a exposição

posterior ater-se-á ao catálogo das penas acessórias constantes dos arts. 66.º e ss. Por um lado, o âmbito do direito penal geral constitui em princípio o limite de todo o presente tratamento (...)».

Deste modo, temos de concluir que o requisito exigido pelo n.º 3 do artigo 66.º do CP se aplica exclusivamente às penas acessórias previstas no mesmo diploma, é dizer, à demissão da função pública (artigo 66.º) e à interdição de profissões ou actividades (artigo 69.º), que assentam em pressupostos manifestamente semelhantes, e não a todas as penas acessórias — não se trata de uma condição omnipresente, como que pertinente à própria natureza destas penas.

De toda a maneira, e abstraindo agora desse problema, a proposição contida na premissa menor, utilizada no aresto para fundamentar a impossibilidade de se estar perante uma pena acessória, é, do nosso ponto de vista, pouco menos que incompreensível: de que forma o facto de o arguido ter sido condenado, no caso *sub judice*, na pena de um ano de prisão poderia relevar para a *qualificação* da sanção de inibição de conduzir cominada pelo artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE, ou, pior ainda, da sanção de inibição de conduzir *in genere*, sobre que o acórdão se pronuncia?!

Mais claramente: se se afirma (embora incorrectamente), na premissa maior, que a aplicação de qualquer pena acessória exige a condenação numa pena de prisão superior a dois anos, a impositação da premissa menor (ter sido o arguido condenado na pena de um ano de prisão) só tem sentido para alcançar a conclusão de que, *se a sanção em causa tiver a natureza de pena acessória* (pressuposição não fundada que constituía justamente o objecto do juízo), a inibição de conduzir foi incorrectamente aplicada. [É, no mínimo, muito duvidoso que o artigo 445.º, n.º 1, do CPP, onde se estatui que «a decisão que resolver o conflito tem eficácia no processo em que o recurso foi interposto», confira ao STJ os poderes necessários para revogar, nesta hipótese, a decisão recorrida; na verdade, uma coisa é o Supremo Tribunal ter de se pronunciar sobre a qualificação jurídica de certa sanção — outra é verificar se a decisão *a quo* respeitou os requisitos que, no seu entender, o regime cabido a essa sanção exige].

Creemos, pois, que o raciocínio desenvolvido no acórdão, padece dos seguintes vícios: parte de um pressuposto (premissa maior) que, além de falso, só ganharia sentido se se tivesse previamente concluído que a sanção controvertida constituía uma pena acessória; e falha a

operação de subsunção da premissa menor ao erigir em conclusão um resultado que a mesma não permite: a concreta condenação do arguido numa pena acessória, não estando presente um dos requisitos que o STJ entende necessários para a aplicação dessa sanção, só poderia conduzir à conclusão de que a decisão do tribunal *a quo* foi incorrecta — não à conclusão de que a inibição de conduzir não pode ser qualificada como uma pena acessória. O STJ acaba por utilizar o resultado do juízo (a impossibilidade de se estar perante uma pena acessória) para renegar a pressuposição implícita que dá — e só ela dá — sentido a esse juízo.

Assim, o silogismo a que nos vimos referindo em nada poderia auxiliar a decisão da controvérsia, por dar como adquirido aquilo que importava decidir, nem poderia relevar, num momento posterior, para a apreciação da justeza da condenação, no caso se ter previamente acolhido a tese da pena acessória, porque essa apreciação exorbitava da «questão de direito» objecto de recurso.

10. Tudo o que nos leva a concluir que os argumentos invocados no presente acórdão, correctos ou não, não chegaram a tocar verdadeiramente o fundo da causa. Resta apontar o caminho que, em nossa opinião, deveria ter sido tomado para atingir a boa decisão da causa, o qual, em grande parte, já pode inferir-se das considerações precedentes.

Havendo lugar ao conhecimento da oposição nos termos expostos (artigos 440.º, n.º 3, e 441.º do CPP), deveria aquele Alto Tribunal ter-se preocupado tão-só com a determinação da natureza jurídica da sanção contida na norma controvertida, a qual constituía o *limite estrito* da oposição e da decisão que sobre ela haveria de recair (da necessidade de uma tal delimitação do objecto do juízo se deu conta o Senhor Conselheiro José Saraiva, ao formular o seu voto de vencido).

Para esse efeito, mais do que estabelecer a «anatomia» (imagem estrutural) das penas acessórias e das medidas de segurança — que, como se disse, é muitas vezes semelhante: vd. de novo a «interdição (*rectius*: proibição) de exercício de profissões» do artigo 69.º e a «interdição de profissões» do artigo 97.º, ambos do CP —, importava destrinçar a sua diversa «fisiologia» (imagem funcional), é dizer, distinguir os *pressupostos* de que cada uma parte e os *fins* que cada uma se propõe. Assim se poderia obter a *imagem abstracta* de cada um dos

mecanismos em confronto, «premissa» à qual se submeteria, num segundo momento, a concreta sanção controvertida. Esse juízo — a qualificação propriamente dita — permitiria então confirmar ou infirmar a tese sustentada no acórdão recorrido a propósito da natureza da inibição de conduzir prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE.

Comecemos pelo primeiro passo.

É sobejamente conhecida a confusão reinante em matéria de distinção, em geral, entre «penas acessórias», «efeitos das penas», «efeitos materiais das penas» e «efeitos de crimes», tanto a nível legislativo como no seio da prática judicial e da doutrina (sobre o ponto, cf., por todos, FIGUEIREDO DIAS, *op. cit.*, pp. 76, ss., e 175, ss.).

O sentido da problemática agudizou-se com a revisão constitucional de 1982 (LC 1/82), que introduziu no artigo 30.º da CRP o normativo do actual n.º 4, onde se dispõe que «nenhuma pena envolve como efeito necessário a perda de quaisquer direitos civis, profissionais ou políticos». Esta consagração constitucional do princípio da luta contra o efeito estigmatizante e dessocializador das penas (*loc. cit.*, p. 179) teve por efeito ferir de inconstitucionalidade superveniente várias normas constantes de legislação extravagante que associavam efeitos penais automáticos à aplicação de certas penas (cf. *últ. loc. cit.*, p. 178, <sup>(5)</sup>).

Abreviando razões, podemos dizer que o preceito constitucional citado pretendeu impedir a lei ordinária de ligar automaticamente a produção de sanções acessórias (independentemente do nome que lhes deva caber) à condenação numa pena principal pela prática de determinado crime (neste preciso sentido se pronunciam GOMES CANTILHO/VITAL MOREIRA, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, 3.ª ed., 1993, anot. ao artigo 30.º, p. 198). O legislador constitucional optou, portanto, por negar ao legislador ordinário a possibilidade de criar um sistema de «punição complexa» (também ele, em abstracto, legítimo à face de um Estado de direito democrático: cf. FIGUEIREDO DIAS, *op. cit.*, pp. 178, s., n.º m. 4), no seio do qual a lei pode fazer corresponder automaticamente à prática de determinado crime (ou à condenação em certa pena) outras sanções penais para além da pena principal; ao invés, fixou-se o princípio de que a aplicação de qualquer sanção penal requer a mediação do juiz. É claro que nada impede a lei de prever, em certos casos, várias sanções para

reagir contra a prática de um só crime *desde que subordinadas a essa mediação judicativa do tribunal*. Qual, então, a função de uma tal mediação obrigatória? A mesma daquela que intercede na aplicação das penas principais — averiguar se se verificam, *no caso*, as circunstâncias (pressupostos) que fundam e legitimam a previsão da sanção acessória.

Depois deste esclarecimento prévio, cremos poder afirmar, a benefício de uma imprescindível redução da polimorfia terminológica e salvo estudo mais aprofundado da questão, que o direito penal vigente admite dois tipos de sanções acessórias: as *penas acessórias* e as *medidas de segurança acessórias*. Com efeito, as normas que imponham a produção automática de efeitos penais («efeitos das penas») devem ser consideradas inconstitucionais desde 1982 e os «efeitos de crimes» (cf. artigo 69.º, n.º 2, do CP) não constituem uma categoria *a se*, só podendo relevar através do mecanismo das penas acessórias (cf. *últ. loc. cit.*, pp. 183, s., n.º m. 10).

Estas sanções serão penas acessórias quando visem censurar especialmente o arguido pelo circunstancialismo que envolve o crime cometido, circunstancialismo esse que justifica a *privação de certo direito, faculdade ou posição privilegiada de algum modo relacionados com a prática do crime*. É precisamente a relação (cuja existência só em concreto pode ser estabelecida) entre o cometimento do crime e o abuso (ou o «mau uso») do direito ou faculdade que a ele se liga que cria o «espaço» onde vive a censura suplementar contida na pena acessória; é também nessa relação que a pena acessória colhe o *fundamento material* legitimador da sua aplicação ao lado da pena principal. Exemplificando: apesar de o crime de corrupção passiva para acto ilícito (artigo 420.º do CP) envolver, em princípio, uma violação grave da função que o funcionário público exerce e dos deveres que lhe são inerentes (momento «objectivo»), o cometimento desse crime, ainda que acompanhado da dita violação, não implica necessariamente a aplicação da pena de demissão; pense-se na hipótese de o funcionário ter aceite a peita por «influência de ameaça grave» de um seu superior hierárquico — sem que isso o exima de responsabilidade criminal —, sendo-lhe portanto aplicável a atenuação especial do artigo 73.º, n.º 2, al. a), do CP. A sua culpa do facto poderá ser susceptível de suportar uma pena superior a dois anos de prisão (numa moldura de um a quatro anos — artigo 74.º do CP), mas poderá já não sustentar a pena de

demissão (em sentido próximo, cf. FIGUEIREDO DIAS, *op. cit.*, p. 81, ao considerar que é «indispensável que [a pena acessória] ganhe um específico sentido de *censura do facto*, por aqui se estabelecendo a sua necessária ligação à *culpa* do agente»; A. M. ALMEIDA COSTA, *op. cit.*, p. 456, apesar de ver o fundamento da imposição das penas acessórias previstas pelo CP na *necessidade* de «garantir o *prestígio* e a *operacionalidade* sociais do serviço ou função, numa perspectiva de utilidade pública», postos em causa pela «indignidade» resultante da «*natureza do crime* perpetrado», não nega a necessidade da sua subordinação a um *específico* sentido de censura do facto, é dizer, da sua ligação a uma *específica culpa* do agente).

Serão medidas de segurança acessórias quando visem reagir — ao lado da aplicação de uma sanção principal (pena ou medida de segurança) — contra a perigosidade manifestada pelo agente na prática de um facto ilícito-típico. Neste caso, a mediação judicial é feita através do juízo de *perigosidade criminal*. Suponha-se, p. ex., que um agente de uma corporação policial comete um crime de homicídio numa situação de excesso de legítima defesa asténico censurável (artigo 33.º, n.º 1, do CP): pode o tribunal considerar que, apesar de arguido ter cometido o crime com grave violação dos deveres inerentes à sua profissão, a sua culpa não suporta a pena de demissão. No entanto, o medo ou susto que motivaram o excesso são características da personalidade do arguido que permitem fundar o receio de que ele venha a cometer, no futuro, outros crimes semelhantes ligados ao exercício da sua profissão — e o tribunal deverá então decretar, juntamente com a pena principal, a medida de segurança acessória de interdição de profissões.

(É claro que a medida de segurança acessória pode, por vezes, e diversamente da pena acessória, assumir a autonomia de medida de segurança principal: será o caso da interdição de profissões prevista no artigo 97.º quando aplicada ao arguido que foi absolvido da prática de determinado ilícito-típico «só por falta de imputabilidade». Esta dupla natureza em nada contraria, porém, a argumentação agora expendida).

11. Depois de obtidas as imagens abstractas da «fisiologia» de cada uma das sanções em apreço, ilustradas propositadamente com exemplos colhidos nas disposições do CP, cuja qualificação julgamos

pacífica, passemos à análise da sanção prevista pelo artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE, que reza o seguinte:

«2. Serão inibidos temporariamente da faculdade de conduzir e privados das respectivas licenças:

- a) ...
- b) ...
- c) ...

d) Por tempo não superior a cinco anos, variável conforme a gravidade da infracção, os condutores condenados em pena correccional por qualquer crime cometido no exercício da condução ou que tenham utilizado o veículo ou a licença de condução para o prepararem ou executarem».

O primeiro requisito (*requisito formal*) de aplicação desta sanção é o de que o arguido tenha sido condenado em pena correccional por crime cometido no exercício da condução ou por crime para cuja preparação ou execução tenha utilizado o veículo ou a licença de condução. Seja qual for o cariz da sanção que assim se desenha, ela será sempre, pois, uma *sanção acessória*.

Logo pela leitura do preceito, parece-nos ser de afastar a possibilidade de se tratar de uma medida de segurança acessória. Na verdade, não se submete a sua aplicação à avaliação de uma perigosidade criminal provocada ou potenciada pelo exercício da condução, que infunda o receio da prática de futuros crimes e contra a qual seja necessário reagir (neste sentido se pronunciou com concisão o Senhor Conselheiro José Saraiva, ao formular o seu já citado voto de vencido). Além disso, a duração da inibição depende, não da *perigosidade do agente*, mas da *gravidade do facto*, desligando-se portanto de uma intenção puramente especial-preventiva.

Interessa notar, a este propósito, que esta é a única alínea do n.º 2 do artigo 61.º, que manda graduar a sanção conforme a gravidade da infracção e não segundo índices de perigosidade (cf., p. ex., para a distinção, o artigo 61.º, n.º 2, al. c), do CE). A imposição desta ligação permite retirar legitimamente o argumento de que o legislador terá sentido a necessidade de contra-distinguir, dessa forma, a sanção prevista nesta alínea de outras, de diferente natureza, previstas na mesma disposição legal; ideia que é confortada por se utilizarem no mesmo

artigo, como pressupostos da aplicação de outras sanções de inibição de conduzir, expressões que manifestamente revelam visar-se aí a reacção contra uma perigosidade susceptível de provocar o cometimento futuro de factos da mesma natureza (cf., p. ex., os §§ 2, 3 e 4, do n.º 4 do mesmo artigo).

Por outro lado, a tese segundo a qual se trataria aqui de uma «presunção de perigosidade» *juris et de jure*, que permitiria prescindir da averiguação concreta dessa perigosidade por parte do tribunal, torna-se passível das considerações que se expendem *infra* a propósito dos efeitos das penas, porque então estaríamos perante efeitos automáticos de uma pena, não importando, mais uma vez e pelas razões já expostas, se a esses efeitos deve caber a designação formal de «efeitos das penas» ou de «medidas de segurança acessórias».

A inadequação dogmática da categoria da medida de segurança para qualificar a sanção de que nos ocupamos põe-nos perante a alternativa de se tratar de um efeito da pena ou de uma pena acessória. Com efeito, embora o comando do artigo 61.º, n.º 2, — «Serão inibidos temporariamente de conduzir e privados das respectivas licenças (...)» — possa fazer o intérprete propender no sentido de que a produção desse efeito é automática e inarredável sempre que se verificarem os pressupostos «típicos» previstos na alínea d) do mesmo artigo, não é essa a única interpretação que a norma comporta. Por um lado, as expressões linguísticas utilizadas na formulação dos comuns tipos de crimes é muito semelhante («Quem... será punido com a pena de...») e nem por isso o juiz fica dispensado de verificar a ilicitude da conduta e a culpa do agente. Por outro lado, um tal entendimento — quiçá correcto até 1982 — teria de concluir inevitavelmente pela inconstitucionalidade material superveniente do artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE, provocada pela introdução do preceito contido no artigo 30.º, n.º 4, da CRP, através da LC 1/82. Ora, de acordo com o «princípio da interpretação conforme a constituição» (cf. GOMES CANOTILHO, *Direito Constitucional*, 4.ª ed., 1986, p. 164), o tribunal só deve julgar inconstitucional uma norma «se ela não comportar razoavelmente um sentido compatível» com a Constituição (GOMES CANOTILHO/VITAL MOREIRA, *op. cit.*, anot. ao artigo 277.º, p. 994). Aquele instrumento hermenêutico tem apenas um limite: não é lícito «forçar» a norma, atribuindo-lhe um sentido que manifestamente exorbita do

significante, ainda que com o intuito de a «salvar» da declaração de inconstitucionalidade.

Na verdade, pensamos que não é «forçar» a norma em causa imputar-lhe o sentido de nela se cominar uma pena acessória. Bastará retirar-lhe a aparência de produção automática da sanção imposta, que parece resultar do enunciado linguístico, e submeter a aplicação da inibição do direito de conduzir à mediação do juiz, que há-de proceder, para o efeito, à verificação dos pressupostos legais que a determinam, à avaliação do grau de ilicitude do facto (aliás imposta, como assinalámos, pela própria norma) e, sobretudo, da culpa do agente (*requisito material*). Só então o juiz estará habilitado a pronunciar-se, fundamentadamente (cf. artigo 97.º, n.º 4, do CPP), sobre o *se* e o *quantum* de pena a aplicar.

Assim, o princípio da interpretação conforme a constituição, não só autorizava, como impunha que o STJ qualificasse a sanção de inibição de conduzir prevista pelo artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE, como pena acessória: arredada a categoria das medidas de segurança, por a sua imagem funcional (abstracta) não se adequar aos pressupostos que determinam a aplicação desta sanção nem aos fins que ela prossegue, só aquela qualificação permitia conferir à norma em apreço um sentido compatível com o disposto no artigo 30.º, n.º 4, da CRP.

12. Quando analisámos a argumentação aduzida pelo STJ relativamente ao valor interpretativo do Projecto/91 (cf. *supra*, ponto 5.), dissemos concordar com a posição tomada no acórdão no sentido de não conceder a esse texto um papel decisivo, ou mesmo relevante, na solução do problema. Mas isso não pode impedir-nos de convocar agora o Projecto/91 para dele tirar um argumento indirecto.

De entre a miríade de situações em que o CE prevê a aplicação da sanção de inibição de conduzir, é justamente aquela que foi objecto da presente decisão que constitui o pressuposto da pena acessória de proibição de conduzir prevista no artigo 69.º do Projecto/91. Com efeito, se compararmos a redacção do artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE (cf. *supra*, ponto 11.), com o que se dispõe naquele texto —

«1. É condenado na proibição de conduzir veículos motorizados por um período fixado entre 1 mês e um ano quem for punido:

a) Por crime cometido no exercício daquela condução com grave violação das regras do trânsito rodoviário; ou

b) Por crime praticado com utilização de veículo ou cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante»

—, rapidamente nos apercebemos de que as diferenças introduzidas são pouco significativas. Enumerando essas modificações, verificamos que o Projecto/91:

(i) baixou significativamente a moldura penal;

(ii) eliminou a referência inútil à necessidade de graduação da pena conforme a gravidade do facto, a qual se justificaria apenas pelos motivos já sugeridos;

(iii) passou a exigir *expressis verbis* que o crime cometido no exercício da condução a que alude a alínea *a*) seja acompanhado por uma violação grave das regras de trânsito.

Não vemos que a tipificação proposta pelo Projecto/91 difira, de forma essencial, da que se encontra vertida no CE.

Nem se diga que a exigência contida em (iii) altera substancialmente o desenho da previsão do artigo 61.º, n.º 2, al. *d*), do CE, porque esta norma tem de ser interpretada, já hoje, como pressupondo uma ligação do cometimento do crime no exercício da condução com a violação das regras de trânsito; caso contrário, teríamos de admitir que a sanção de que cuidamos seria actualmente aplicada ao condutor condenado por injuriar um inimigo que avista enquanto se encontra imobilizado num «engarramento» — entendimento, conceder-se-á, inteiramente desrazoável.

Repare-se agora que o Projecto/91 em lado algum refere a necessidade de um juízo emitido pelo tribunal que actue a mediação entre a lei e a pena, nomeadamente no que toca a relação desta com a ilicitude do facto e a culpa do arguido, nem tão-pouco alude à operação de individualização da pena dentro da moldura cominada. Estaremos então, novamente, perante efeitos automáticos das penas?

A resposta tem de ser negativa, porque incumbe ao intérprete presumir que o legislador respeitou a Constituição e o Projecto/91 foi elaborado quase uma década depois da introdução do preceito do artigo 30.º, n.º 4, da CRP. O que nos leva à conclusão de que o legislador entendeu ser desnecessário positivar uma disposição expressa para esse efeito, por a obrigatoriedade desse juízo concreto resultar já do regime geral da determinação das penas (cf. artigos 40.º, n.º 2, e 71.º, ss., do Projecto /91).

Assim, o facto de o artigo 61.º, n.º 2, al. d), do CE, silenciar essa necessidade não implica que a sanção aí prevista haja de ter a natureza de efeito da pena e não de pena acessória, dado que o Projecto/91, posterior à inconstitucionalização da produção de efeitos penais ligados automaticamente a uma condenação, tomou a mesma opção, não sendo crível que não tenha levado em conta o artigo 30.º, n.º 4, da CRP.

13. Em suma, e por tudo o que se expôs, cremos que o STJ ficou impedido de julgar bem o fundo da questão por ter arrancado de um falso ponto de partida, qual seja, a qualificação da inibição do direito de conduzir *in genere*, quando se lhe pedia que qualificasse a sanção contida numa *específica norma* do CE. O mesmo véu acabou por distorcer a perspectiva — intrinsecamente bem fundada e correcta na conclusão de que a sanção em causa constitui uma pena acessória — do Senhor Conselheiro Lopes de Melo, levando-o a propor, no final da sua declaração de voto, que se fixasse a jurisprudência segundo a qual «no actual direito constituído, a inibição de conduzir reveste nalguns casos a natureza jurídica de pena acessória e noutros a de medida de segurança».

Por nós, acompanhamos, na conclusão, o voto expresso pelo Senhor Conselheiro José Saraiva: a decisão correcta deveria ter mantido o acórdão recorrido e fixado jurisprudência no sentido de que a inibição da faculdade de conduzir prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. d), do Código da Estrada, constitui uma pena acessória.

Anotação de Pedro Caeiro

Assistente-estagiário da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra

## CRÓNICA LEGISLATIVA

## LEGISLAÇÃO RESPEITANTE AO 1.º SEMESTRE DE 1993

1. O diploma mais relevante que, no período em análise, foi publicado no âmbito do *direito criminal* foi indiscutivelmente o Decreto-Lei n.º 15/93, de 22 de Janeiro, que procedeu à revisão da legislação do combate à *droga*. No Suplemento ao n.º 43, de 20 de Fevereiro de 1993, da I Série-A do *Diário da República* foram publicadas diversas rectificações a este diploma, procedendo-se igualmente à publicação integral do texto corrigido.

O Decreto-Lei n.º 16/93, de 23 de Janeiro, que estabeleceu o regime geral dos arquivos e do *património arquivístico*, qualifica como crimes, agravados, de furto, roubo ou dano a violação das disposições reguladoras do património arquivístico que preencham o respectivo tipo legal (artigo 39.º, n.º 1), e manda punir com a pena prevista para o crime de dano agravado a exportação definitiva de bens arquivísticos classificados ou em vias de classificação sem a devida autorização (artigo 39.º, n.º 2).

A Lei n.º 5/93, de 1 de Março, que estabeleceu o regime jurídico dos inquéritos parlamentares — para além de atribuir às *comissões parlamentares de inquérito* todos os poderes de investigação das autoridades judiciais e o direito à coadjuvação dos órgãos de polícia criminal e de autoridades administrativas nos mesmos termos que os tribunais e de limitar a admissibilidade, no decorrer do inquérito, de recusa de fornecimento de documentos ou de prestação de depoimento com fundamento em segredo de Estado ou em segredo de justiça (artigo 13.º, n.ºs 1, 2 e 6) — considera como integrando crime de *desobediência qualificada* a recusa de depoimento ou o não cumprimento de ordens legítimas de uma comissão parlamentar de inquérito no exercício das suas funções (artigo 19.º, n.º 1).

A Lei n.º 6/93, da mesma data, que alterou o regime do exercício do *direito de petição*, também considera — na nova redacção dada, pelo seu artigo 1.º, ao artigo 19.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto — crime de *desobediência* a falta de comparência injustificada perante a comissão encarregada de apreciar a petição, a recusa de depoimento ou o não cumprimento das diligências previstas no n.º 1 do artigo 17.º (a saber: requisição e obtenção de informações e documentos de outros órgãos de soberania ou de quaisquer entidades públicas ou privadas, sem prejuízo do disposto na lei sobre segredo de Estado, segredo de justiça ou sigilo profissional).

O Decreto-Lei n.º 59/93, de 3 de Março, que estabeleceu novo regime de entrada, permanência, saída e expulsão de *estrangeiros* do território nacional, criminaliza a violação da ordem de expulsão (artigo 90.º), o auxílio à imigração ilegal (artigo 93.º) e a fundação e participação em associações de auxílio à imigração ilegal (artigo 94.º). Estabelece ainda a aplicação da pena acessória de expulsão como consequência da condenação de estrangeiro, por crime doloso, em pena de prisão de certa duração (artigo 68.º).

O Decreto-Lei n.º 132/93, de 23 de Abril, que aprovou o *Código dos Processos Especiais de Recuperação da Empresa e de Falência*, alterou a redacção dos artigos 325.º (*Insolvência dolosa*), 326.º (*Falência não intencional*) e 327.º (*Favorecimento de credores*) e revogou o artigo 324.º (*Frustração de créditos*) do Código Penal.

O Decreto-Lei n.º 162/93, de 7 de Maio, que estabeleceu o regime de intransmissibilidade para as habitações construídas por cooperativas com apoio financeiro do Estado, considera, no seu artigo 6.º, n.º 2, crime de *especulação*, a violação do artigo 4.º (que só permite às cooperativas receberem dos sócios, a título de sinal e ou início de pagamento, as importâncias correspondentes à fracção do valor do fogo que não é financiado pelo Instituto Nacional de Habitação) e dos preços máximos de venda fixados.

O Decreto-Lei n.º 164/93, de 7 de Maio, que estabeleceu o Programa de Construção de Habitações Económicas, igualmente considera constituir crime de *especulação* a venda de habitações económicas por preço superior ao que for estabelecido ou ao que resultar dos termos do concurso, bem como a violação do regime de fixação de renda (artigo 14.º).

O Decreto-Lei n.º 165/93, de 7 de Maio, que reviu o regime jurídico dos contratos de desenvolvimento para a habitação, considera que

constitui crime de *especulação* a comercialização de fogos a preços superiores aos que forem estabelecidos ou a prática de renda ou violação do regime de renda condicionada aplicável (artigo 18.º, n.º 1).

O «Assento» do Supremo Tribunal de Justiça n.º 1/93, de 2 de Dezembro de 1992, publicado no *Diário da República*, I Série-A, n.º 7, de 9 de Janeiro de 1993, fixou a jurisprudência no sentido de que: «Para efeitos penais, nos artigos 23.º e 24.º do Decreto n.º 13 004, a entrega pelo sacador de cheque incompleto quanto à data não faz presumir que foi dada autorização de preenchimento ao tomador, nos termos em que este o fez.»

O «Assento» n.º 6/93 (*Diário da República*, I Série-A, n.º 82, de 7 de Abril de 1993) fixou a jurisprudência no sentido de que: «O artigo 11.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 454/91, de 28 de Dezembro, não criou um novo tipo legal de crime de emissão de cheque sem provisão nem teve o efeito de despenalizar as condutas anteriormente previstas e puníveis pelo artigo 24.º do Decreto n.º 13 004, de 12 de Janeiro de 1927, apenas operando essa despenalização quanto aos cheques de valor não superior a 5000\$ e quanto aos cheques de valor superior a esse montante em que não se prove que causaram prejuízo patrimonial.»

2. O já citado Decreto-Lei n.º 59/93, que estabeleceu novo regime de entrada, permanência, saída e expulsão de *estrangeiros* do território nacional, no âmbito *processual penal*, possibilita que a expulsão seja determinada por autoridade judicial ou autoridade administrativa, e prevê, para além das medidas de coacção enumeradas no Código de Processo Penal, as de apresentação periódica no Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e de instalação do expulsando em centro próprio. Foi requerida ao Tribunal Constitucional, pelo Procurador-Geral da República, a declaração de inconstitucionalidade dos artigos 68.º, 74.º, n.º 1, alínea b), 75.º, 88.º, n.º 2, alínea a), e 89.º deste Decreto-Lei n.º 59/93.

Ainda no domínio processual penal, a Portaria n.º 205/93, de 19 de Fevereiro, alargou a diversas comarcas e aos serviços da administração fiscal bem como ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras o sistema de *identificação dos processos crime*, instituído pela Portaria n.º 1223-A/91, de 30 de Dezembro.

A Lei n.º 7/93, de 1 de Março (*Estatuto dos Deputados*), veio reafirmar a irresponsabilidade criminal dos Deputados pelos votos e

opiniões que emitirem no exercício das suas funções (artigo 10.º), a impossibilidade de serem detidos ou presos sem autorização da Assembleia da República, salvo por crime punível com pena superior a três anos e em flagrante delito (artigo 11.º, n.º 1), dependendo de decisão da Assembleia a suspensão, para efeito de seguimento do processo, de Deputado definitivamente indiciado, por despacho de pronúncia ou equivalente, salvo no caso de crime punível com pena superior a três anos (artigo 11.º, n.º 2), e, bem assim, a impossibilidade de, sem autorização da Assembleia da República, serem jurados, peritos ou testemunhas, ou serem ouvidos como declarantes ou como arguidos, excepto, neste último caso, quando presos em flagrante delito ou quando suspeitos de crime a que corresponda pena superior a três anos (artigo 14.º n.º 1).

No *Diário da República*, I Série-A, n.º 92, de 20 de Abril de 1993, foram publicadas a Resolução da Assembleia da República n.º 8/93, de 18 de Fevereiro de 1993, que aprovou para ratificação, como diversas declarações, e o Decreto do Presidente da República n.º 8/93, de 24 de Março de 1993, que ratificou a *Convenção Relativa à Transferência de Pessoas Condenadas*, elaborada no âmbito do Conselho da Europa.

O já aludido Código dos Processos Especiais de Recuperação da Empresa e de Falência, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 132/93, de 23 de Abril, insere, no seu Capítulo X (*Indiciação de infracção penal*), normas de índole processual penal, como a comunicação do juiz ao Ministério Público para efeitos do exercício da acção penal (artigo 224.º), a interrupção do prazo de prescrição do procedimento criminal pela declaração de falência (artigo 225.º), o regime aplicável à instrução e julgamento (artigo 226.º) e remessa ao tribunal da falência de decisões proferidas no processo penal (artigo 227.º).

O Decreto-Lei n.º 148/93, de 3 de Maio, extinguiu o Centro de Identificação Civil e Criminal, passando a identificação civil a constituir competência da Direcção-Geral dos Registos e do Notariado e a *identificação criminal e a identificação dos contumazes e dos objectores de consciência* a constituir competência da Direcção-Geral dos Serviços Judiciários.

O Decreto-Lei n.º 174/93, de 12 de Maio, que aprovou o *Estatuto dos Guardas Prisionais*, prevê que a situação de prisão preventiva e o cumprimento de penas privativas de liberdade pelo pessoal do corpo da guarda prisional seja feito em estabelecimentos prisionais comuns,

em regime de separação dos restantes detidos ou reclusos (artigo 23.º) e estabelece que o exercício do direito à greve do mesmo pessoal se rege pela lei geral, devendo porém, ser assegurados, além do mais, a vigilância dos reclusos e o acompanhamento dos detidos ao juiz, nas situações previstas no n.º 1 do artigo 221.º, na alínea c) do n.º 4 do artigo 223.º e na alínea c) do artigo 254.º, todos do Código de Processo Penal, e no n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 265/79, de 1 de Agosto (artigo 27.º).

O «Assento» n.º 2/93 (*Diário da República*, I Série-A, n.º 58, de 10 de Março de 1993), fixou a jurisprudência no sentido de que: «Para os fins dos artigos 1.º, alínea f), 120.º, 284.º, n.º 1, 303.º, n.º 3, 309.º, n.º 2, 359.º, n.ºs 1 e 2, e 379.º, alínea b), do Código de Processo Penal, não constitui alteração substancial dos factos descritos na acusação ou na pronúncia a simples alteração da respectiva qualificação (ou con-volação), ainda que se traduza na submissão de tais factos a uma figura criminal mais grave.»

Afigura-se ter sido incorrecta a publicação deste Assento, pois, tendo sido dele interposto, pelo requerente, recurso para o Tribunal Constitucional, o mesmo não «transitou em julgado», e só após este trânsito seria devida a respectiva publicação.

O «Assento» n.º 3/93 (*Diário da República*, I Série-A, n.º 58, de 10 de Março de 1993) fixou a jurisprudência no sentido de que: «O artigo 520.º, alínea a), do Código de Processo Penal não exclui da condenação em pagamento de imposto de justiça e custas o assistente que decair no pedido cível formulado em processo penal.»

O «Assento» n.º 4/93 (*Diário da República*, I Série-A, n.º 72, de 26 de Março de 1993) fixou a jurisprudência no sentido de que: «A alínea a) do n.º 2 do artigo 311.º do Código de Processo Penal inclui a rejeição da acusação por manifesta insuficiência de prova indiciária.»

3. Contrariando mais uma vez a projectada eliminação da figura das *contravenções*, a Portaria n.º 194/93, de 18 de Fevereiro, que adoptou a sinalização por sinais marcados no pavimento, pune com *multas* diversas transgressões; e o Decreto-Lei n.º 130/93, de 22 de Abril, estabeleceu regras para a autuação das infracções por falta de pagamento das taxas de portagem devidas pela utilização das auto-estradas que integram a concessão da BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S.A., e para a cobrança das respectivas multas.

4. Por último, foram criadas ou reformuladas diversas *contra-ordenações* em domínios tão variados como o das instalações eléctricas (artigos 26.º e 27.º do Regulamento de Taxas de Instalações Eléctricas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/93, de 8 de Janeiro); dos títulos combinados de transportes (artigos 7.º a 9.º do Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro); das unidades privadas de saúde (artigos 18.º e 19.º do Decreto-Lei n.º 13/93, de 15 de Janeiro); dos arquivos e património arquivístico (artigos 40.º a 42.º do Decreto-Lei n.º 16/93, de 23 de Janeiro); da rede nacional de áreas protegidas (artigos 22.º a 24.º do Decreto-Lei n.º 19/93, de 23 de Janeiro); da circulação de equídeos e sua importação de países terceiros (artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 32/93, de 12 de Fevereiro); da produção e comercialização de materiais de viveiro (nova redacção dada pelo artigo único do Decreto-Lei n.º 33/93, de 12 de Fevereiro, ao artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 227/91, de 8 de Agosto); do fabrico, comercialização e colocação em serviço dos equipamentos médicos implantáveis activos para fins de diagnóstico, terapêutica e investigação científica (artigos 9.º e 10.º do Decreto-Lei n.º 44/93, de 20 de Fevereiro); da comercialização e uso de determinadas substâncias perigosas (artigos 9.º a 12.º do Decreto-Lei n.º 54/93, de 26 de Fevereiro); da entrada, permanência, saída e expulsão de estrangeiros do território nacional (artigos 99.º a 111.º do Decreto-Lei n.º 59/93, de 3 de Março); da protecção das denominações e símbolos da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 (artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 66/93, de 10 de Março); dos controlos veterinários de animais provenientes de países terceiros (artigos 3.º a 6.º do Decreto-Lei n.º 68/93, de 10 de Março), dos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de animais vivos e produtos animais (artigo 3.º a 6.º do Decreto-Lei 69/93, de 10 de Março); da publicidade na venda de automóveis ligeiros de passageiros (nova redacção dada ao artigo 34.º do Código da Publicidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 330/90, de 23 de Outubro, pelo artigo 1.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 74/93, de 10 de Março, e artigos 3.º e 4.º deste último diploma); das medidas preventivas na zona reservada à instalação da EXPO 98 (artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 87/93, de 23 de Março); da instalação e utilização de centrais públicas de alarme (nova redacção dada aos artigos 9.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 4/87, de 5 de Janeiro, pelo artigo único do Decreto-Lei n.º 90/93, de 24 de Março); dos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário de produtos de ori-

gem animal (artigos 3.º a 5.º do Decreto-Lei n.º 100/93, de 10 de Abril); dos controlos veterinários de produtos animais e de origem animal provenientes de países terceiros (artigos 3.º a 5.º do Decreto-Lei n.º 111/93, de 10 de Abril); das condições de polícia sanitária que regem o comércio intracomunitário e as importações provenientes de países terceiros de carnes frescas de aves de capoeira (artigos 3.º a 5.º do Decreto-Lei n.º 112/93, de 10 de Abril); dos produtos de construção (artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 113/93, de 10 de Abril); da limitação da exploração de certos tipos de aviões (artigos 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 114/93, de 12 de Abril); dos preparados para lactentes, leites de transição e outros alimentos de complemento (artigos 13.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 115/93, de 12 de Abril); da utilização e comercialização de organismos geneticamente modificados (artigos 16.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 126/93, de 20 de Abril); dos equipamentos de protecção individual (artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 128/93, de 22 de Abril); da acção social no ensino superior (artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 129/93, de 22 de Abril); do transporte público rodoviário interurbano de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto (artigos 6.º a 8.º do Decreto-Lei n.º 171/93, de 11 de Maio); da actividade de trabalho aéreo (artigos 10.º a 13.º do Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de Maio); da produção e comercialização do álcool etílico não vínico (nova redacção dada ao artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 117/92, de 22 de Junho, pelo Decreto-Lei n.º 181/93, de 14 de Maio); das agências de viagens e turismo (artigos 53.º a 57.º do Decreto-Lei n.º 198/93, de 27 de Maio); da prevenção dos riscos de acidentes graves que possam ser causados por certas actividades industriais (artigos 18.º a 20.º do Decreto-Lei n.º 204/93, de 3 de Junho); e dos equipamentos de telecomunicações (artigos 25.º a 27.º do Decreto-Lei n.º 228/93, de 22 de Junho).

Finalmente, o Decreto-Lei n.º 61/93, de 3 de Março, alterou o artigo 162.º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, na sequência da declaração de inconstitucionalidade desta norma, na parte em que não respeitava o limite máximo das coimas estabelecidas no regime geral de punição do ilícito de mera ordenação social.

Mário Torres

NOTÍCIAS