

3. DIREITO PENAL ESPECIAL

3.1

ANOTAÇÕES SOBRE ALGUNS ILÍCITOS NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO

SUMÁRIO: 1. Introdução – 2. Crime de violar a suspensão ou a proibição de obter a permissão ou a habilitação (art. 307 do CTB) – 3. Crime de dirigir sem a devida permissão ou habilitação (art. 309 do CTB) – 4. Embriaguez ao volante – 5. Participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada (art. 308 do CTB).

Resumo: O autor examina alguns ilícitos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503, de 23.09.1997).

Palavras-chave: Crime de trânsito – Art. 307 do CTB – Art. 309 do CTB – Art. 306 do CTB – Art. 308 do CTB.

1. Introdução

Como ensina Vicente Greco Filho: “As ocorrências de trânsito podem, cumulativamente, caracterizar ilícito administrativo, civil e penal. Uma infração no trânsito pode ser puramente administrativa, como, por exemplo, o estacionamento em local não permitido. Pode ser administrativo ou civil, como uma colisão decorrente de falta de atenção, mas sem vítimas, e pode ser administrativa, civil e penal se, na mesma hipótese, houver lesão corporal ou morte. Ainda que se possa atribuir à autoridade administrativa o mais importante papel na disciplina preventiva e repressiva dos acidentes (atendendo os três ‘es’: ‘education’, ‘engineering’ e ‘enforcement’) é negável que um mecanismo eficiente de repressão penal e uma atuação judicial igualmente eficaz na reparação civil em muito contribuiriam para colocar o problema dentro dos limites razoáveis” (*A culpa e sua prova nos delitos de trânsito*, 1993, p. 72).

O Código de Trânsito Brasileiro, no art. 256, estabeleceu que “A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações previstas as seguintes penalidades:

I – advertência por escrito (art. 267);

II – multa (art. 258);

III – suspensão do direito de dirigir (arts. 261, 265 e 293);

IV – apreensão do veículo (arts. 262 e 328);

V – cassação da Carteira Nacional de Habilitação (arts. 263 e 265);

VI – cassação da Permissão para dirigir (art. 264, vetado);

VII – frequência obrigatória em curso de reciclagem (art. 268)".

As Resoluções 54/98 e 58/98 do Conselho Nacional de Trânsito – Contran tratam, respectivamente, da penalidade de suspensão (art. 261) e do curso de reciclagem (art. 268).

As penalidades administrativas mais importantes são:

1) Suspensão do direito de dirigir, nos casos indicados no Código com o prazo de um mês a um ano ou seis meses a dois anos, quando houver reincidência no período de 12 meses (art. 261) segundo critérios estabelecidos pelo Contran (Resolução 54/98).

2) Suspensão do direito de dirigir, quando o condutor atingir a contagem de 20 pontos (art. 261, § 1.º, c/c o art. 259).

A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) será devolvida ao titular imediatamente após cumprida a penalidade de suspensão e terminado o curso de reciclagem (art. 261, § 2.º).

3) Cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH (art. 256, V).

4) Cassação da Permissão para Dirigir, prevista no art. 264 e que pelo veto governamental tornou-se inaplicável. Depreende-se que a cassação da Permissão para Dirigir está contida nos itens do art. 263, já que ele se refere a documento de habilitação, abrangendo, portanto, a permissão, que tem o prazo fatal de um ano (art. 148, §§ 2.º e 3.º).

Na cassação da CNH a pessoa perde o direito de dirigir, e só poderá reabilitar-se dois anos após, submetendo-se a todas as etapas previstas no processo de primeira habilitação, na mesma categoria que possuía à época da cassação (art. 263 e Resolução 50/98, art. 33).

As infrações penais do Código de Trânsito brasileiro estão no Capítulo XIX, Seção II, esclarecendo o art. 291: "Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei 9.099, de 26.09.1995, no que couber".

A propósito, leia-se a exposição de Damásio E. de Jesus, na obra *Crimes de trânsito*, 4. ed., Saraiva, p. 39-46.

As penas estipuladas para os crimes dos arts. 302 a 312 são de detenção, suspensão ou proibição de se obter a Permissão para Dirigir ou a Habilitação (CNH) e multa, com alguma diferença, quando aplicada apenas a detenção ou a multa.

Considerem-se ainda as agravantes (art. 298) e os aumentos de um terço à metade das penas.

As penas de suspensão do condutor de veículo automotor, ou de proibição de obtenção da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação são aplicadas pelo juiz criminal, com prazo de dois meses a cinco anos (art. 293), sempre com a comunicação, pela autoridade judiciária, ao Contran e ao órgão executivo do trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente (art. 295).

A pena de proibição é endereçada para aqueles que praticarem as infrações sem a documentação válida para dirigir veículos automotores, expedida regularmente pelos órgãos competentes, ou forem autores dos crimes previstos nos arts. 302, 303, 306 e 308, bem como tenham violado a suspensão ou a proibição anterior (art. 307).

Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em 48 horas, o documento, sob pena de incorrer no art. 307, par. ún., do CTB.

Referindo-se à intimação, adverte Luiz Flavio Gomes: “Essa intimação deve ser pessoal, porque dela derivam conseqüências penais relevantes” (v. art. 307). O prazo em horas conta-se minuto a minuto. É fundamental que no momento da intimação certifique-se a hora exata (hora e minuto). Se isso não acontecer, transforma-se o prazo em dias (em dois dias, mais precisamente). Em regra a intimação acontecerá “após o trânsito em julgado da sentença condenatória” (*Estudos de direito penal e processual penal*, 1. ed., 2. tir., RT, p. 21).

Para Arnaldo Rizzardo o não atendimento pode configurar o crime de desobediência (art. 330 do CP), sem prejuízo ainda de ensejar ao juiz, *ex officio*, ou a requerimento do Ministério Público, a determinação de busca e apreensão do documento (*Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro*, 2 ed. RT, p. 758).

Parece-nos que tal entendimento é excessivo, pois a obrigação da entrega já está condicionada às penas do art. 307, conforme o seu parágrafo único. Quanto à busca e apreensão, de procedimento bastante complicado, poderá ser inócua, se o documento, por perda, destruição ou qualquer medida administrativa não estiver em poder do condenado. Será de sua obrigação, no entanto, até para livrar-se de eventual entendimento mais rigoroso do magistrado criminal, comunicar o que tenha sucedido com o documento.

2. Crime de violar a suspensão ou proibição de obter a permissão ou a habilitação (art. 307 do CTB)

O crime do art. 307 é punido com pena de detenção de seis meses a um ano e multa, com nova suspensão adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Conforme Damásio E. de Jesus, a objetividade jurídica é para proteger o normal desenvolvimento da Administração Pública, no sentido de fazer cumprir a decisão judicial ou administrativa que impôs pena criminal ou administrativa. A conduta típica consiste em dirigir veículo automotor, não obstante proibido de

fazê-lo por decisão judicial ou administrativa, sendo imprescindível o trânsito em julgado da decisão (*Crimes de trânsito*, 4. ed. Saraiva, p. 181).

Contrariando opinião de Rizzardo (op. cit., p. 788) e de Mauricio Antonio Ribeiro Lopes (*Crimes de trânsito*, RT, 1998, p. 228) entendem Ariosvaldo de Campos Pires e Sheila Jorge Selim de Sales (*Crimes de trânsito*, Del Rey, 1998, p. 225), bem como Norberto de Almeida Carride (*Código de Trânsito anotado*, Noralca, 2000, p. 414, item 307:5) que a decisão violada pode ser judicial ou administrativa.

Note-se que o legislador deixou claro que a violação é de penalidade imposta com fundamento “neste Código”, ou seja, com fundamento administrativo ou judicial.

Segundo Fernando Fukassawa “Não se trata propriamente de crime de trânsito. Este tipo incriminador é especial em relação ao art. 359 do CP que dispõe sobre o crime denominado ‘desobediência a decisão judicial sobre perda ou suspensão de direito’. Trata-se de crime contra a Administração da Justiça interessada no exato cumprimento das determinações dela emanadas e, no caso, diretamente de sentença proferida em processo por crime de trânsito que impõe a pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor” (Oliveira Mendes, *Crimes de trânsito*, 1998, p. 160).

Consoante lição de Ariosvaldo Pires e Sheila de Sales, “Não importa se a suspensão ou proibição tenha sido decretada como medida cautelar, a teor do art. 294 do Código de Trânsito, como pena criminal em razão de infração penal prevista no art. 256, III (suspensão do direito de dirigir) do Código de Trânsito. Imprescindível, entretanto, que a imposição descumprida tenha sido imposta com fundamento no Código de Trânsito. Assim, não configura o crime a transgressão da proibição para dirigir esteada no art. 92, III, do Código Penal, que é um dos efeitos (não automáticos) da condenação” (op. cit., p. 226-227).

Se o indivíduo estava com o direito de dirigir suspenso, isto é, ficara impedido de dirigir por decisão administrativa ou judicial, ou se dolosamente procurou obter outro documento em repartição de trânsito fora de sua jurisdição domiciliar, ele será condenado à pena de seis meses a um ano de detenção e multa com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

O crime do art. 307, não obstante entendimento contrário de respeitados autores, não pode ser igualado com os crimes dos arts. 306, 308, 309 e 311 do Código, que exigem exposição a dano potencial à incolumidade de outrem, dano potencial à incolumidade pública ou privada, ou geração de perigo de dano.

Violar significa infringir, transgredir (*Aurélio*), infringir leis, deveres, estatutos (*Silveira Bueno*), desrespeitar uma norma (*Houaiss*).

Assim, segundo nos parece, aquele que teve suspenso o seu direito de dirigir, com fundamento no CTB, conquanto possa ter em seu poder a Permissão ou a Carteira Nacional de Habilitação, em virtude de não ter sido recolhido o documento pela autoridade competente (art. 261, § 2.º), ao dirigir está seguramente

violando a suspensão e, como tal, sujeito às penas do art. 307, além de sofrer a cassação do documento, no teor do art. 263, I, do CTB.

Aliás, se condenado por infração do art. 307, também será cassado o seu documento, nos termos do art. 263, III, do mesmo estatuto.

Resolvida que ficou a controvérsia jurisprudencial sobre a derrogação do art. 32 da Lei das Contravenções Penais (STF, 1.^a T., RO em HC 80.362-8-SP), passamos a sustentar que a pessoa que dirige um veículo automotor, estando com o seu direito de dirigir suspenso, pratica um crime que substitui o tipo de contravenção do art. 32.

Ariosvaldo de Campos Pires e Sheila Jorge Selim de Sales entendem que “A ação consiste em descumprir a suspensão ou proibição imposta em decisão administrativa ou judicial. O núcleo do tipo é *violar*, empregado na disposição legal com o significado de infringir, transgredir. A transgressão refere-se à suspensão de permissão ou habilitação para dirigir veículo ou, ainda, à proibição de obter-se a permissão ou a habilitação para dirigir veículo. [...] Não se configura o crime quando o sujeito tem sua permissão ou habilitação para dirigir cassada, sanção administrativa prevista no art. 256, V e VI, do Código de Trânsito. Neste caso, haverá o ilícito penal previsto no art. 309 (direção não autorizada)” (op. cit., p. 226).

3. Crime de dirigir sem a devida permissão ou habilitação (art. 309 do CTB)

O art. 309 tipifica o crime de dirigir sem a devida Permissão ou Habilitação (isto é, sem o documento expedido regularmente pela repartição de trânsito competente – art. 148, §§ 2.º e 3.º), devendo ainda ser observado que a validade da CNH está condicionada ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental (arts. 147, § 2.º, e 159, § 10).

Quanto à CNH cassada, é evidente que nenhum valor terá, e por mais razão a pessoa fica impedida de dirigir veículo automotor.

Consoante lição da jurisprudência portuguesa, que bem se aplica ao Brasil, o ato de dirigir sem Permissão ou Habilitação faz presumir a impreparação e a ignorância bem revelada das regras de trânsito do Código da Estrada. Só a autorização legal de conduzir faz presumir a existência de conhecimentos bastantes que, a existirem, teriam de ser demonstrados pelo réu. (Antonio Serra Amaral. *Código da Estrada anotado e comentado*. Almedina, 1995. p. 135).

Damásio E. de Jesus, analisando o art. 309, escreveu: “Não basta a simples conduta de dirigir veículo sem habilitação legal para aperfeiçoar o crime. Exige-se que o motorista dirija o veículo sem habilitação e de forma anormal (fazendo ziguezague, fechando outros veículos, ‘aos trancos e barrancos’, aos solavancos, invadindo cruzamento, subindo com o veículo na calçada, avançando o sinal vermelho, ultrapassando pela direita, na contramão de direção, abalroando veículos etc.)” (op. cit., p. 203).

A propósito do método do legislador, quando aplicou os verbos dirigir, conduzir e trafegar (arts. 307, 306 e 311) com muita propriedade escreveu Fernando

Fukassawa: “Não obstante a riqueza, essa variação de verbos não era necessária e nem conveniente na melhor técnica da feitura de leis, exatamente para não gerar distorções ou interpretações equívocas. Mas tudo quer dizer a mesma coisa; talvez nem tanto ‘trafegar’, porque quem trafega é o próprio veículo e não o seu condutor” (op. cit., p. 170).

4. Embriaguez ao volante

A embriaguez ao volante, tipificada como dirigir sob a influência do álcool ou de qualquer substância entorpecente, está colocada tanto nos arts. 165, 276 e 277 do CTB (infração administrativa) como no art. 306 (crime).

É um dos temas mais tormentosos do trânsito de veículos na via pública.

O Código adota medidas severas para a conduta de dirigir sob a influência de álcool, estabelecendo que a concentração de seis decigramas por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor (art. 276).

Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, caracteriza a infração administrativa, considerada gravíssima e com pena de multa agravada cinco vezes, além de suspensão do direito de dirigir. Cabe ainda a retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação (art. 165).

Note-se a divergência entre os arts. 276 e 165; no primeiro caso o legislador estimou a concentração em seis decigramas, para comprovação do impedimento para dirigir, enquanto o art. 165 se refere a *nível superior* a seis decigramas. Se a interpretação do texto for literal, teremos que admitir que somente quando o nível for superior é que estaria configurada a infração. Este é o entendimento de Ariosvaldo Pires e Sheila de Sales quando tratam do grau de alcoolismo previsto no Código, pois afirmam: “A teor do disposto no art. 276 do Código de Trânsito, seria a de nível superior a seis decigramas por litro de sangue, o que equivale a dizer: se alguém estiver dirigindo em estado alcoólico em grau inferior a seis decigramas, o fato é atípico” (op. cit., p. 220).

O legislador atribuiu ao Contran estipular os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia (art. 276, par. ún.). O órgão cumpriu a missão na Resolução 81/98, reiterando inclusive que a comprovação terá efeitos quando os limites forem excedidos, isto é, quando o nível for superior a seis decigramas. A expressão “haver excedido” indica portanto que o órgão normativo de trânsito admite que o limite tolerado é de seis decigramas de álcool.

Nossa opinião, entretanto, acompanha a redação do art. 276, ou seja, a concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor. Ao que tudo indica, os tribunais serão chamados para decidir os casos concretos.

Como o legislador estabeleceu que a concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor (art. 276), *a contrario sensu* é de se admitir que em quantidade

inferior poderá ocorrer a direção, ainda que se perceba a influência do álcool mediante os sinais convencionais da medicina legal.

A comprovação da embriaguez é feita mediante testes com aparelhos de ar alveolar (bafômetros, etilômetros e etilotestes), pela análise do sangue ou da urina e pelo exame clínico com laudo conclusivo (Resolução 81/98 do Contran). A maioria dos doutrinadores (com a nossa adesão) entende não poderem ser adotados os exames de ar expirado, sangue e urina, contra a vontade do condutor, pelo princípio constitucional da não incriminação, e em especial pelo disposto na Convenção Americana de Direitos Humanos (1969) – Pacto de São José da Costa Rica – e da Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem (1948). A propósito, transcrevemos a respeito em nosso *Código de Trânsito Brasileiro interpretado*, 2. ed. p. 308-324.

Pretendeu-se, na elaboração do CTB, que a recusa em submeter-se ao exame para dosagem alcoólica seria considerada infração penal. Alguns autores entendem que ocorre o crime de desobediência (art. 330 do CP).

Ruy Carlos de Barros Monteiro, com a experiência de ter assessorado o relator do Código no Senado, escreveu: “Uma das principais posições assumidas no Substitutivo do Senado Federal – e que acabou prevalecendo – consistiu na supressão da incriminação da recusa do condutor de veículo a submeter-se à perícia ou exame clínico, projetada pela Comissão Especial da Câmara de Deputados, mercê do convencimento de ser irrefutável a eiva de inconstitucionalidade que lhe fora imputada por Vicente Greco Filho, Rogério Greco e Damásio E. de Jesus” (*Crimes de trânsito*, Juarez de Oliveira, 1999, p. 223).

Na legislação estrangeira (Espanha e Portugal) a recusa a exame foi criminalizada, com pena de prisão ou de multa.

A embriaguez pode ser comprovada pelo exame clínico, mediante laudo conclusivo, mas é certo que mesmo diante da afirmação do perito médico não pode ser configurada a infração administrativa, pois o examinador não tem condições para estabelecer – sem recursos técnicos – qual o nível encontrado. Sucede, então, a impraticabilidade de punição administrativa para o condutor embriagado que se recuse ao exame com os equipamentos disponíveis homologados pelo Contran (Resolução 81/98).

O legislador do Código, ao tratar do crime de trânsito por embriaguez ao volante, fê-lo no art. 306, com o seguinte texto: “Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem”. Segundo Ariosvaldo Pires e Sheila de Sales, no léxico significa “a outra pessoa ou as outras pessoas” (op. cit., p. 217).

Diferentemente do que ocorre com o preceito administrativo, que estabeleceu o índice de embriaguez para o impedimento de conduzir veículo automotor, para o crime tanto basta que o condutor esteja sob a influência de álcool ou de substância de efeitos análogos.

Como lecionam C. Ganzenmüller, J. F. Escudero e J. Frigola, a efetiva periculosidade da conduta depende não só do grau de ingestão de drogas ou do grau

de concentração alcoólica, senão de múltiplos fatores: fundamentalmente, as características somáticas da pessoa e seu grau de tolerância ao álcool, das possíveis interações com outras substâncias e de fatores circunstanciais da condução: tipo e estado da via, visibilidade, densidade do tráfego, velocidade, circunstâncias meteorológicas etc. (*Delitos contra la seguridad del tráfico*, Borsoi, 1997, p. 61).

Pilar Gómez Pavón, em sua obra *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, esclarece o que entende por essa influência: “Pensamos que lo decisivo no debe ser que ésta se evidencie a través de la conducción ni, por supuesto, que el análisis arroje un determinado grado de impregnación alcohólica; habrá que estar a los efectos que la ingesta ha producido sobre un determinado organismo humano. Por tanto, desde un punto de vista penal, debemos rechazar la fijación de una tasa de alcoholemia, ya que la ley no lo exige. El decidir cuándo una persona está influenciada por tales sustancias, se deberá poner en relación con el bien jurídico protegido por el precepto. Solo aquella influencia que sea susceptible de atacar ese bien jurídico podrá considerarse incurso en el art. 379. Si aceptamos en este punto que dicho bien jurídico es la seguridad del tráfico, como una parcela de la seguridad colectiva, diremos que se encuentra influenciado por el alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, todo conductor que, como consecuencia de la ingestión de tales sustancias sufre unos efectos que pueden poner en peligro dicha seguridad, quebrantando el principio de conducción dirigida y de la confianza que deben imperar en el tráfico rodado, aunque que en ese momento preciso no represente ningún peligro concreto” (3. ed., Bosch, 1998, p. 52).

Guilherme de Souza Nucci, na obra *Crimes de trânsito*, afirmou: “Por outro lado, ao dizer que o condutor precisa estar sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, não exigiu o estado de embriaguez. Portanto, qualquer que seja a quantidade de álcool encontrada no organismo do agente, pode permitir que ele cometa o delito previsto no art. 306. Mesmo estando abaixo do limite permitido pelo próprio Código de Trânsito (seis decigramas de álcool por litro de sangue), é capaz de estar influenciado pela substância entorpecente, gerando perigo de dano na direção de veículo” (São Paulo, Juarez de Oliveira, 1999, p. 43).

O respeitado autor Damásio E. de Jesus cuidou da natureza jurídica do crime de embriaguez ao volante, afirmando existirem três posições, que examinou com citações dos seus seguidores (op. cit., p. 165). Pela posição adotada pelo ilustre professor, os delitos de trânsito, salvo alguns, como o homicídio e a lesão corporal, são crimes de lesão e de mera conduta (ou de simples atividade).

Este também é o entendimento de Rui Stoco (*Bol. IBCCrim* 61), que afirmou: “o ato de dirigir embriagado subentende o perigo de dano, não cabendo exigir sua comprovação, pena de, em casos tais, imperar a impunidade”.

5. Participação de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada (art. 308 do CTB)

Segundo exige o art. 308 do CTB, a promoção ou participação de competição esportiva na via pública exige a permissão da autoridade de trânsito com-

petente, definida no Código como o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada (Anexo I).

Competição, segundo *Aurélio*, é a busca simultânea, por dois ou mais indivíduos, de uma vantagem, uma vitória, um prêmio etc. É também luta, desafio, disputa, rivalidade. Competidor é o antagonista, rival, emulo. Competição esportiva, portanto, é aquela prática profissional ou amadora de exercícios visando um resultado, sujeitos a regras próprias.

A permissão da autoridade de trânsito não é um ato discricionário do administrador, mas sim um ato vinculado, pois obrigatoriamente devem ser satisfeitas as exigências legais e regulamentares para as provas dessa natureza. Além disso, a autoridade está obrigada a tomar as medidas de segurança cabíveis, respeitando, principalmente, o interesse público.

Na parte administrativa do Código estão previstas as figuras do promotor e do participante da competição (art. 174), o que não acontece com a figura criminosa que atenta somente para o participante como agente ativo.

Sobre o crime previsto no art. 308 é necessário analisar o que o legislador entendeu ao usar a expressão “competição automobilística”. Isso pode ser feito com o ensinamento do saudoso José Frederico Marques. Para o jurista o crime automobilístico é expressão genérica que abrange não só o automóvel como qualquer outro veículo motorizado; pois já Gregório Garcia Seabra Junior, em seu livro sobre acidentes de automóveis, explicava, com muito acerto, que no vocábulo automóvel estavam contidos todos os veículos acionados por meio de motor mecânico (*Tratado de direito penal*, Saraiva, 1961, p. 249).

O art. 308 abrange a corrida e a disputa, que seriam o “racha” ou o “pega”, envolvendo dois ou mais motoristas, mas nem sempre com promotores, como são referidos no art. 174. Há que considerar ainda a infração administrativa prevista no art. 175, quando o condutor solitário utiliza-se de veículo na via pública para exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com arrastamento de pneus.

O ilícito do art. 308 foi introduzido pelo Substitutivo do Senado Federal, com a configuração dependente de dano potencial à incolumidade pública ou privada. Anteriormente já se pretendia adotar tipo semelhante com o título “perigo resultante de violação de regra de trânsito” (art. 288 do CP de 1969 e art. 18 do Anteprojeto da OAB, cujo relator foi Heleno Cláudio Fragoso – *Revista de Direito Penal* 7/8, 1972, p. 171).

A propósito, leia-se “Os ilícitos penais do trânsito e sua repressão”, de Fragoso, na revista citada, p. 7.

É significativa, também, a colaboração de Luiz Flávio Gomes, no Fórum Nacional de Debates sobre o Código de Trânsito Brasileiro (“Onde está o delito de ‘racha’?”), mencionada por Ruy Carlos de Barros Monteiro, na obra citada, p. 231.

Lembra Maurício Antonio Ribeiro Lopes que, “Embora não esteja expresso no tipo legal, soa lógico que seja crime a envolver necessariamente o concurso de

agentes, posto ser impossível a corrida (que envolve a idéia de disputa), como aquela própria ou a competição, sem que exista, ao menos, um outro condutor. O verbo *participar* é aqui empregado no sentido genérico de tomar parte de alguma coisa. Realiza o tipo em questão aquele que participar de corrida, disputa ou competição automobilística, vale dizer, nelas concorrer dirigindo um veículo automotor. O crime é, pois, de concurso necessário, posto que não há possibilidade de participar sozinho na realização das condutas incriminadas” (*Crimes de trânsito*, RT, 1998, p. 231).

Segundo Arnaldo Rizzardo: “Envolvido menor na direção, como freqüentemente acontece, além da infração administrativa materializa-se ato infracional, com aplicação da Lei 8.069, de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), encaminhando-se o adolescente ao juizado, para as devidas providências” (op. cit., p. 792).

Alguns autores admitem ser possível a tentativa, quando condutores são surpreendidos “roncando” os motores para a largada da “prova”. No nosso entender não seria caso de configuração do crime tentado, não obstante a razoabilidade do argumento.