

Prefeitura de Cascavel – Paraná

CASCADEL – PR

Motorista II

NV-055MR-20



Todos os direitos autorais desta obra são protegidos pela Lei nº 9.610, de 19/12/1998.
Proibida a reprodução, total ou parcialmente, sem autorização prévia expressa por escrito da editora e do autor. Se você conhece algum caso de "pirataria" de nossos materiais, denuncie pelo sac@novaconcursos.com.br.

OBRA

Prefeitura de Cascavel - PR

Motorista II

Atualizado até 03/2020

AUTORES

Língua Portuguesa - Profª Zenaide Auxiliadora Pachegas Branco

Raciocínio Lógico - Profº Bruno Chierregatti e Joao de Sá Brasil

Legislação Geral - Profª Giovana Marques

Noções de Segurança do Trabalho - Profª Silvana Guimarães

Conhecimentos Específicos - Profª Mariela Cardoso

PRODUÇÃO EDITORIAL/REVISÃO

Roberth Kairo

DIAGRAMAÇÃO

Willian Lopes

CAPA

Joel Ferreira dos Santos

Edição MAR/2020



www.novaconcursos.com.br

sac@novaconcursos.com.br

SUMÁRIO

LÍNGUA PORTUGUESA

Compreensão e interpretação de textos. Significado contextual e substituição de palavras e expressões; vocabulário.....	01
Gêneros textuais.....	08
Ortografia e acentuação. Classificação das palavras quanto ao número de sílabas. Encontros consonantais; divisão silábica; tonicidade: oxítonas, paroxítonas, proparoxítonas.....	09
Pontuação de frases; sinais de pontuação e seu uso.....	20
Classificação e flexão de palavras: singular e plural; masculino e feminino; aumentativo e diminutivo.....	23
Sinônimos e antônimos.....	29
A oração e seus termos.....	33
Concordância nominal e verbal.....	43
Classificação e função do verbo: regular e irregular; principal e auxiliar. Formas nominais do verbo: infinitivo, gerúndio e particípio. Tempos e modos verbais.....	51

RACIOCÍNIO LÓGICO

Análise combinatória. Princípios de contagem Conjuntos.....	01
Razão e proporção.....	04
Regra de três simples e composta.....	08
Porcentagem.....	10
Noções de estatística e probabilidade.....	14
Raciocínio lógico matemático. Raciocínio lógico quantitativo. Raciocínio lógico numérico. Raciocínio lógico analítico. Raciocínio lógico crítico.....	18

LEGISLAÇÃO GERAL

Constituição da República Federativa do Brasil.....	01
Lei Municipal 2.215/1991.....	38

NOÇÕES DE SEGURANÇA DO TRABALHO

Portaria 3.214/78 - Normas Regulamentadoras: 01, 06, 15 (Anexo 14), 17 e 32.....	01
Lei Federal 8.213/91(arts. 19, 20 e 21).....	10

SUMÁRIO

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Código de Trânsito Brasileiro, seu regulamento e Resoluções do CONTRAN. Lei 9.503/1997. Publicações, Normas Regulamentadoras e Resoluções vigentes do CONTRAN relacionadas aos conteúdos indicados e ao exercício das atividades do cargo de Motorista. Legislações vigentes relacionadas aos conteúdos indicados e ao exercício das atividades do cargo de Motorista	01
Conhecimento teórico de primeiros socorros, restrito apenas às exigências do CONTRAN ou órgão regulamentador de trânsito.....	40
Direção defensiva.....	51

ÍNDICE

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

Código de Trânsito Brasileiro, seu regulamento e Resoluções do CONTRAN. Lei 9.503/1997. Publicações, Normas Regulamentadoras e Resoluções vigentes do CONTRAN relacionadas aos conteúdos indicados e ao exercício das atividades do cargo de Motorista. Legislações vigentes relacionadas aos conteúdos indicados e ao exercício das atividades do cargo de Motorista	01
Conhecimento teórico de primeiros socorros, restrito apenas às exigências do CONTRAN ou órgão regulamentador de trânsito.....	40
Direção defensiva.....	51

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, SEU REGULAMENTO E RESOLUÇÕES DO CONTRAN. LEI 9.503/1997. PUBLICAÇÕES, NORMAS REGULAMENTADORAS E RESOLUÇÕES VIGENTES DO CONTRAN RELACIONADAS AOS CONTEÚDOS INDICADOS E AO EXERCÍCIO DAS ATIVIDADES DO CARGO DE MOTORISTA. LEGISLAÇÕES VIGENTES RELACIONADAS AOS CONTEÚDOS INDICADOS E AO EXERCÍCIO DAS ATIVIDADES DO CARGO DE MOTORISTA

LEI Nº 9.503/1997 E SUAS ALTERAÇÕES (INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO CTB).

Com base em trabalho informativo do Ministério dos Transportes, iremos elencar os principais pontos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

HABILITAÇÃO

Quando aprovados no exame de habilitação, os candidatos ganham permissão para dirigir com validade de um ano. Recebem a carteira definitiva os candidatos que não cometerem infração grave ou gravíssima nesse período. Os candidatos serão submetidos a exames de aptidão física e mental, como a prova sobre legislação de trânsito (escrita), a de noções de primeiros socorros e o exame de direção. Os exames, exceto o de direção, poderão ser terceirizados pelos órgãos estaduais de trânsito.

VELOCIDADE

O limite de velocidade nas rodovias passa a ser de 110km/h para carros de passeio e camionetas, de 90km/h para ônibus e micro-ônibus e 80km/h para os demais veículos. Nas vias urbanas, os limites de velocidade ficam em 80km/h para vias de trânsito rápido; 60km/h nas vias secundárias; 40km/h nas vias distribuidoras de tráfego e 30km/h nas vias locais.

RADARES ELETRÔNICOS

Ficam autorizados a funcionar, já que a exigência da presença do infrator para autuação foi retirada do texto aprovado.

TRANSPORTE ESCOLAR

Cintos de segurança em número igual à lotação e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo. O motorista deve ter mais de 21 anos, ser julgado apto em exame de avaliação psicológica e não pode ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima nos últimos 12 meses nem ser reincidente em infrações médias.

EDUCAÇÃO

A educação para trânsito passa a fazer parte dos currículos de 1º, 2º e 3º graus. Não está prevista como disciplina à parte, mas será incluída dentro do conteúdo das disciplinas já existentes. Haverá campanhas educativas divulgadas gratuitamente pelas emissoras de rádio e TV exploradas pelo poder público.

MOTOCICLETAS

O capacete é obrigatório para o motorista e para o passageiro, assim como vestuário apropriado a ser definido pelo CONTRAN. Os veículos de duas ou três rodas ficam dispensados da placa dianteira.

PEDESTRE

Podem ser multados caso atravessem a rua fora da faixa específica. Fica mantida a prioridade dos pedestres sobre os veículos onde houver faixas de travessia sem sinais luminosos. Onde houver semáforos, a luz determina a prioridade. O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

BICICLETAS

Terão como equipamento obrigatório: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, além de espelho retrovisor do lado esquerdo. Conduzir a bicicleta em passeio onde não seja permitido a sua circulação, ou em locais de grande movimento de pedestres, o ciclista poderá ser multado. E mais: a bicicleta será recolhida até que a multa seja paga.

CINTO DE SEGURANÇA

Passa a ser obrigatório também na cidade. Vale para todo o país.

SISTEMA DE PONTUAÇÃO PARA INFRAÇÕES

Pontos: As infrações são pontuadas de acordo com sua gravidade:

Gravíssima: 7 pontos

Grave: 5 pontos
Média: 4 pontos
Leve: 3 pontos

Multas: O valor das multas varia de 50 a 180 UFIRs. Os valores de multiplicação são definidos de acordo com a gravidade da infração.

Multa Reparatória: É criada a multa reparatória de danos materiais. Um motorista que, por exemplo, mate ou deixe inválida pessoa responsável pelo sustento da família terá de sustentar essa família.

TIPO DE INFRAÇÕES

GRAVÍSSIMAS

Dirigir sem carteira ou com ela vencida, sem aparelhos de correção física (como óculos de grau), embriagado, transportar criança sem segurança, ameaçar pedestres, participar de "pega" ou exposições, envolver-se em acidente com vítima, estacionar na pista, deixar de dar passagem a veículo de socorro, transitar na contramão, ultrapassar perigosamente, ultrapassar ônibus pela direita, fazer retorno perigoso, avançar sinal vermelho, ultrapassar barreira policial, deixar de parar em cruzamento de via férrea ou próximo a grupo de pessoas, deixar de dar passagem a pedestre na faixa de segurança, excesso de velocidade 20% acima do permitido, falsificar documentos do veículo ou de habilitação, carregar criança menor de 7 anos em motocicleta e transportar irregularmente passageiros ou carga.

GRAVES

Não usar cinto de segurança, não prestar socorro à vítima quando solicitado pela autoridade policial, seguir veículo de socorro para obter vantagens, estacionamento irregular, percorrer grandes distâncias em marcha à ré, fazer ultrapassagem perigosa, não sinalizar mudança de direção, desviar rota para evitar pedágios ou balanças, ultrapassar veículos em sinais luminosos, desobedecer preferenciais, excesso de velocidade até 20% do permitido, trafegar irregularmente com veículo de dimensões excedentes, conduzir animais ou passageiros (como cachorro ou criança) na janela, depositar material ou objetos na rodovia.

MÉDIAS

Uso de celular, arremessar água ou detritos em pedestres, não remover o veículo do local do acidente, estacionar irregularmente, parar o veículo próximo a esquinas, parar na faixa de pedestres, trafegar fora da faixa destinada ao veículo, ultrapassar pela direita, trafegar em rodovia em velocidade inferior à metade da permitida, transitar com placas irregulares, deixar de retirar objeto utilizado em sinalização temporária, usar som ou alarmes excessivos, transportar passageiros de forma coletiva sem autorização, deixar de fazer a transferência de veículo vendido em 30 dias, usar corda para rebocar veículos, deixar de acender as luzes internas do carro quando parar à noite para desembarcar passageiro, dirigir com fones de ouvido, chinelos ou apenas uma das mãos.

LEVES

Dirigir sem atenção, fazer reparos mecânicos em via pública e ultrapassagem irregular, usar luz alta em via iluminada, buzinar sucessivamente ou em horário impróprio e andar sem os documentos do veículo.

O motorista que somar 20 pontos no período de um ano perde a carteira de habilitação.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

ILHA - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

Os danos causados aos cidadãos são tratados através dos órgãos e entidades que compõem o SINATRAN.

Responsabilidade objetiva: a atitude culposa ou dolosa do agente causador do dano é de menor relevância, pois, desde que exista uma relação de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato do agente, surge o dever de indenizar, quer tenha o agente agido ou não culposamente.

Teoria do Risco: é a da responsabilidade objetiva - aquele que, através de sua atividade, cria um risco de dano para terceiros, deve ser obrigado a repará-lo, ainda que sua atividade e o seu comportamento sejam isentos de culpa. Se for verificada, OBJETIVAMENTE, a relação de causa e efeito entre o comportamento do agente e o dano causado à vítima, esta tem direito de ser indenizada pelo agente. (Veja o art. 37, § 6º, da CF)

Responsabilidade Subjetiva: não há responsabilidade objetiva nos casos de danos decorrentes de caso fortuito (raio, incêndio, inundação, vendaval) ou oriundos de força maior, a exemplo dos atos provocados pela multidão, da greve e da grave perturbação da ordem, posto que não foram causados pelo Estado. Por estes danos, o Estado pode responder subjetivamente, isto é, nos termos da teoria da culpa administrativa, na medida em que o estado omitiu-se no cumprimento de dever legal.

Quando ocorre deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, por parte do órgão executivo de trânsito estadual, o órgão federal de trânsito INTERVIRÁ no órgão estadual de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e autopeças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários, a terceiros, e ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na sua fabricação.

Este artigo trata da responsabilidade subjetiva, na esfera criminal e civil, por parte das montadoras, importadoras, encarroçadoras, e dos fabricantes de veículos, quando existirem danos causados por falhas provenientes de projeto e da qualidade de equipamentos e materiais usados em sua fabricação.

Portanto, a responsabilidade do agente que causar o dano só configurar-se-á no caso de ter agido com culpa ou dolo. A prova da culpa do agente que causou o dano é indispensável para que sobrevenha o dever de indenização.

A comunicação da penalidade, feita ao órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor, é de vital importância, visto que somente desta maneira irá garantir que o condutor seja penalizado, pois o mesmo só poderá proceder ao licenciamento do veículo se não existirem débitos acerca do mesmo.

A penalidade pode ser transformada em advertência por escrito, e para tanto faz-se necessário que existam condições objetivas e subjetivas.

Condições Objetivas:

- a) a infração passível de ser penalizada com multa pecuniária, deve ser de natureza leve ou média;
- b) o infrator não pode ser reincidente, na mesma infração, no período dos últimos 12 meses.

Condições Subjetivas:

É uma decisão discricionária da autoridade de trânsito, e no seu entendimento a advertência por escrito é a providência mais educativa.

No caso da transformação da penalidade em advertência por escrito, as condições objetivas devem ser analisadas conjuntamente com as condições subjetivas.

PROCEDIMENTO DO JULGAMENTO DAS AUTUAÇÕES E PENALIDADES

1. A autoridade de trânsito tem a competência para julgar a consistência do auto de infração, tendo o poder de:

- a) arquivar o auto de infração, se considera-lo inconsistente ou irregular, ou, se no prazo máximo de 30 dias, não houver sido expedida a notificação da autuação;
- b) aplicar a penalidade, expedindo notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, para tomar ciência da penalidade imposta.

2. O recurso deverá ser interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, o qual será remetido à JARI, para julgamento no prazo de 30 dias.

- a) se o recurso não for julgado num prazo máximo de 30 dias, o mesmo terá efeito suspensivo, concedido pela autoridade que impôs a penalidade;
- b) se o recurso não for julgado no prazo máximo de 60 dias, a penalidade aplicada será automaticamente cancelada.

O recurso interposto poderá tomar dois caminhos:

- a) se não houve recolhimento antecipado:
 1. em não sendo provido o recurso, o valor da multa será atualizada até a data do pagamento;
 2. sendo provido, o infrator não terá que pagar a multa.
- b) se houve recolhimento antecipado:
 1. em não sendo provido o recurso, o valor da multa já terá sido pago;
 2. em sendo provido o recurso, a importância paga antecipadamente será devolvida, atualizada.
3. Da decisão da JARI caberá recurso ao CETRAN ou CONTRANDIFE, no prazo de 30 dias, a contar da publicação ou da notificação da decisão. Neste caso, o valor da multa deverá ser recolhido antes do recurso, o qual somente será admitido com o comprovante do recolhimento. No prazo de 30 dias, o recurso será apreciado pelo CETRAN ou CONTRANDIFE, encerrando a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Se um crime for cometido quando na condução de um veículo automotor, e estiver previsto no CTB, no capítulo XIX, seção II, as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal deverão ser aplicadas em relação a ele, isto desde que o CTB não disponha de modo diverso.

Há uma hierarquia entre duas ou mais normas penais, fazendo com que a aplicação de uma norma esgote a punição do fato, excluindo a aplicação cumulativa de outra norma, ou seja, ninguém pode ser condenado 2 vezes pelo mesmo crime.

Por exemplo, em havendo a ocorrência de um acidente de trânsito que tenha resultado lesões corporais culposas em certas pessoas. Neste caso, seriam aplicadas as normas do CTB, no caso das mesmas existirem, e isto pelo princípio da especialidade (a lei especial tem preferência em relação à lei geral). Norma especial é aquela que contém todos os elementos da norma geral, com o acréscimo de elementos especificadores.



#FicaDica

Não há responsabilidade objetiva nos casos de danos decorrentes de caso fortuito (raio, incêndio, inundação, vendaval) ou oriundos de força maior, a exemplo dos atos provocados pela multidão, da greve e da grave perturbação da ordem, posto que não foram causados pelo estado. Por estes danos, o estado pode responder subjetivamente, isto é, nos termos da teoria da culpa administrativa, na medida em que o estado omitiu-se no cumprimento de dever legal.

É importante destacarmos que a referida alteração entra em vigor após a *vacatio legis*, decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial, conforme o art. 6º da referida lei. E que o art. 3º foi vetado pelo Presidente da República. Conforme entendimento do Prof. Fernando Tadeu Marques, a primeira alteração ocorreu no artigo 291 do Código de Trânsito, trata-se de uma alteração que tem por finalidade garantir uma pena justa, proporcional a culpabilidade do agente, fazendo com que na fixação da pena-base o juiz se atente as circunstâncias e consequências do crime. Podemos dizer que a nova lei, apenas enfatiza para a necessidade de se garantir uma pena justa, mais próxima o possível dos objetivos da política criminal, reiterando o que o Código penal já utiliza como norma para a fixação da pena, quando leva em consideração o disposto no Código Penal nos artigos 68, que trata do critério trifásico e 59 quando analisa a dosimetria e aplicação da pena base, observando os requisitos neles dispostos.

A segunda alteração se deu com inserção do § 3º no art. 302, com a nova redação inseriu uma circunstância que qualifica o crime de homicídio na direção de veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Essa alteração tem uma importância significativa, pois o legislador deixa de aplicar a pena de "detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor" e passa a aplicar a "reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor".

Desta forma, com essa alteração, o legislador passa a considerar a hipótese de homicídio culposo na direção de veículo automotor qualificada, quando o agente estiver embriagado e causar a morte de alguém nessa circunstância.

E, inicialmente, o que se observa é que o legislador assume uma posição na eterna discussão, sobre a aplicação do dolo eventual ou da culpa consciente, o que na prática faz grande diferença, uma vez que se considerado como dolo eventual as penas aplicadas seriam as constantes do artigo 121 do Código Penal, e o procedimento seria o especial, do tribunal do júri.

É notório que nestes casos o clamor popular é pela aplicação de penas mais severas, uma vez que, as penas previstas nas hipóteses culposas sejam consideradas mais brandas, o que faz crescer, de certa forma um expansionismo penal, onde por vezes em casos concretos juízes e jurados aplicam a tese do dolo onde de fato deveria ser reconhecida a existência da culpa.

Para boa parte da doutrina esse posicionamento assumido pelo legislador é o mais acertado, pois diante da subjetividade do caso concreto, somente o fator: "estar com o nível de álcool acima do permitido quando trafega com seu automóvel", não seria suficiente para comprovar que o agente assume o risco de causar a morte de outra pessoa.

Essa corrente doutrinária alega que o instituto do dolo eventual vem sendo aplicado de forma desmedida, em desconformidade com a própria Teoria Geral do Delito.

Particularmente o legislador deu uma resposta ao corpo social, com a nova forma qualificadora, as penas ficaram maiores que as previstas no caput dos referidos artigos 302 e 303, mas não se rendeu ao discurso populista, aplicado a elevadíssima pena prevista na hipótese dolosa no artigo 121 do Código Penal.

Necessário apontar que se enquadrado na hipótese qualificada, o agente passa a ter um tratamento penal mais rigoroso.

Diferente da forma simples descrita no caput do art. 302 o agente não poderá ser beneficiado com a suspensão condicional da pena, nos termos do artigo 77 do Código Penal, pois para a concessão de tal benefício, a pena máxima concreta aplicada na sentença não pode ultrapassar dois anos.

Outra alteração gravosa a ser citada: com a pena na hipótese qualificada o agente possivelmente iniciará o cumprimento desta, após ser condenado, no regime semiaberto ou fechado conforme a regra do artigo 33 do Código Penal.

Vale destacar, o que certamente será objeto de questionamento em concurso e no exame de ordem: muito embora a pena privativa de liberdade seja de cinco a oito anos de reclusão haverá a possibilidade de substituição da pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, tendo em vista o que dispõe o artigo 44 do Código Penal, impondo-se como limitação ao benefício para a substituição na forma dolosa, quando a pena for superior a quatro anos. Na forma culposa, não importa a quantidade de pena aplicada.

Quanto à terceira alteração podemos aplicar o mesmo raciocínio delineado no comentário supracitado, apenas lembrando que no artigo 303 não tratamos do homicídio, mas sim da lesão corporal causada na direção de veículo automotor.

Tal dispositivo passa também a prever a forma qualificada, afastando a pena de “detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”, passando a aplicar as penas de “reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo”, quando o evento ocorrer com o agente transitando com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima, conforme a nova redação.

Aqui, no que diz respeito aos possíveis benefícios afastados quando do crime na hipótese qualificada, como dito sobre o artigo 302, aplicam-se também tais limitações ao art. 303, com exceção no que diz respeito ao regime de cumprimento de pena, tendo em vista que na lesão corporal tem penas que vão de dois a cinco anos, ou seja, sendo possível que o agente inicie o cumprimento da pena no regime aberto, semiaberto ou fechado conforme a regra do artigo 33 do Código Penal.

A quarta alteração se deu com a modificação da redação integralmente do artigo 308 do Código de Trânsito Brasileiro, que passa vigorar da seguinte forma:

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

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

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

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

Nesta hipótese foi inserido no texto legal, a seguinte descrição “ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor”. O legislador, atendendo o princípio da taxatividade tornou o tipo penal mais abrangente, afastando a possibilidade de utilizar-se da brecha deixada pela redação anterior, diminuindo as chances de ficarem impunes os praticantes de tais condutas que colocam em risco a incolumidade pública e privada.

Desta forma não há necessidade de que haja disputa ou competição automobilística, basta que os agentes estejam praticando manobras não autorizadas pela autoridade competente.

Art. 291 a 391

Conceito de veículo automotor: A lei 9.503/97 só trata de veículos terrestres, portanto excluindo as embarcações, aeronaves e veículos puxados por tração animal.

Existem crimes que só podem ocorrer em via pública, sendo este descrito no tipo. Caso a ação se adeque ao tipo e tenha ocorrido em outro local que não seja via pública, como em um estacionamento de shopping, fazenda ou garagem, não será um crime do CTB.

Diferença entre suspensão e proibição do direito de dirigir: Suspensão; já tem a carteira de habilitação, e será suspenso do seu direito de dirigir, proibição; Não possui a carteira, e fica proibido de obter a carteira de habilitação.

Diferença entre suspensão judicial e administrativa do direito de dirigir: Em relação à suspensão judicial, a competência é do juiz de direito, na suspensão administrativa, compete à autoridade de trânsito. Quanto à aplicação na suspensão judicial pode ser pena principal isolada, ou de forma cumulada (CTB art. 292), na administrativa é pena cumulativa (CTB, art. 256). Referente à forma, a suspensão judicial é oriunda de processo penal após o trânsito em julgado da sentença condenatória (CTB, art. 293, parágrafo 1º), na administrativa, vem de processo administrativo com decisão fundamentada transitada em julgado (CTB, art. 265). No tocante ao prazo, a decisão judicial é de dois meses a cinco anos (CTB, art. 293), na administrativa, de um mês a um ano, e se reincidente em doze meses, passará a ser de seis meses a dois anos (CTB, art. 261). Quanto ao cumprimento, na suspensão judicial é condicionado, sendo cumprido após o cumprimento da pena privativa de liberdade (CTB, art. 293 Parágrafo 2º), enquanto na administrativa é imediato (CTB, art. 261). A devolução do direito de dirigir, na suspensão judicial, submete a novos exames, conforme o CTB, art. 160. Já na suspensão administrativa, há curso de reciclagem (CTB, art. 261, parágrafo 2º). Por fim, na suspensão judicial, a publicidade se dá através de comunicação ao conselho nacional e conselho estadual de trânsito (CTB, art. 295). Na administrativa, será publicada do Diário oficial do Estado.

Suspensão e proibição de dirigir (Art. 292 do CTB) e do Art. 72, III do CP. A pena do CP, art. 47 III é pena restritiva de direitos na modalidade de interdição temporária. Não alcança a proibição de obter permissão ou habilitação, tem caráter substitutivo e, por isso, não pode ser aplicada cumulativamente à pena privativa de liberdade. A duração é a mesma aplicada à pena privativa de liberdade. A pena do CTB, art. 292, além da suspensão, alcança a proibição do direito de dirigir e não é substitutiva da pena privativa de liberdade, é pena principal isolada ou cumulativamente aplicada. Sua duração é de dois meses a cinco anos. O art. 47 está tacitamente revogado pelo CTB, mas pode ser aplicada ainda a autorização (art. 141CTB) para dirigir, mas para a permissão e autorização não.

Há previsão expressa de suspensão ou proibição em que crimes? Arts. 302, 303, 306, 307, 309.