

**FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, NEGÓCIOS E SAÚDE DE SERGIPE -
FANESE
CURSO DE DIREITO**

RENAN FRANCISCO GONÇALVES FRAGA

**DIREÇÃO PERIGOSA: DESAFIOS PARA O ENQUADRAMENTO DA CONDUTA
NO CTB**

**ARACAJU/SE
2025**

F277d

FRAGA, Renan Francisco Gonçalves

Direção perigosa : desafios para o enquadramento da
conduta no ctb / Renan Francisco Gonçalves Fraga. -
Aracaju, 2025.

17f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) Faculdade
de Administração, Negócios e Saúde de Sergipe.
Coordenação de Direito.

Orientador(a): Prof. Me. Douglas dos Santos França

1. Direito 2. Código de trânsito brasileiro 3.
Direção perigosa 4. Enquadramento jurídico
I. Título

CDU 34 (045)

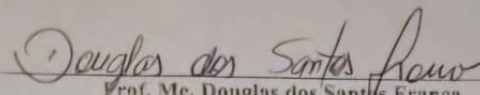
Elaborada pela Bibliotecária Edla de Fatima S. Evangelista CRB-5/1029

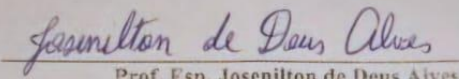
RENAN FRANCISCO GONÇALVES FRAGA

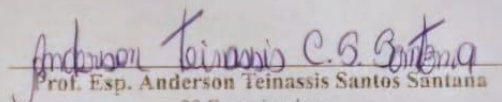
**DESCRIÇÃO PERIGOSA: DESAFIOS PARA O ENQUADRAMENTO DA
CONDUTA NO CTB.**

Artigo Científico apresentado à Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe - FANESE, como requisito parcial e elemento obrigatório para a obtenção do grau bacharel em Direito no período de 2025.2.

Aprovado (a) com média: **10**


Prof. Me. Douglas dos Santos França
1º Examinador (Orientador)


Prof. Esp. Josenilton de Deus Alves
2º Examinador


Prof. Esp. Anderson Teinassis Santos Santana
3º Examinador

Aracaju, 05 de dezembro de 2025

DIREÇÃO PERIGOSA: DESAFIOS PARA O ENQUADRAMENTO DA CONDUTA NO CTB^{1*}

Renan Francisco Gonçalves Fraga

RESUMO

O presente artigo analisa o enquadramento jurídico da conduta de direção perigosa no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei 9.503/1997. A pesquisa parte do reconhecimento de que o trânsito brasileiro enfrenta elevados índices de acidentes, o que impõe ao legislador a necessidade de regulamentar condutas e prever sanções proporcionais. O problema central investigado consiste em compreender quais são as possibilidades de tipificação da direção perigosa previstas no CTB e quais os principais obstáculos jurídicos enfrentados na sua aplicação prática. O objetivo geral é identificar como a legislação distingue as condutas enquadradas como infrações administrativas daquelas que configuram crimes de trânsito, ressaltando a relevância do princípio da intervenção mínima do Direito Penal. Entre os objetivos específicos, busca-se: a) examinar os dispositivos do CTB que tratam da direção perigosa, tanto no plano administrativo quanto penal; b) analisar as críticas doutrinárias acerca da subjetividade de expressões como “velocidade incompatível com a segurança”, “situação de risco” e “perigo de dano”; c) verificar como a doutrina e a jurisprudência têm enfrentado a distinção entre infração e crime. O trabalho se fundamenta em uma abordagem teórico-dogmática, valendo-se de doutrinadores como Rizzardo (2023), Marcão (2024), Bitencourt (2022), Greco (2025) e Nucci (2014), e adota ainda a análise documental de jurisprudências recentes. A metodologia, portanto, conjuga a pesquisa bibliográfica e a investigação normativa, com base no exame dos artigos 306, 308, 309 e 311 do CTB, que representam os principais tipos penais ligados à direção perigosa. Os resultados parciais indicam que, embora o legislador tenha buscado estabelecer uma gradação entre infrações e crimes, a redação aberta de diversos dispositivos acarreta dificuldades de enquadramento, gerando insegurança jurídica, divergências interpretativas e debates doutrinários. Conclui-se que a uniformização da interpretação jurisprudencial e o uso criterioso do Direito Penal, como última ratio, são medidas essenciais para assegurar maior efetividade e coerência na aplicação do CTB.

Palavras-chave: [Código de Trânsito Brasileiro. Direção perigosa. Enquadramento jurídico].

^{1*}Artigo apresentado à banca examinadora do curso de Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe, em Dezembro de 2025, como critério parcial e obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Direito. Orientador: Prof. Me. Douglas dos Santos França.

1. Introdução

A segurança no trânsito brasileiro é um tema de grande relevância, pois envolve a preservação da vida, da integridade física e do patrimônio. O Brasil apresenta índices elevados de acidentes de trânsito, o que gera impactos em diversos setores essenciais, como a saúde pública, a economia e a própria organização da sociedade. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte de jovens entre 15 e 29 anos, reafirmando ser um problema sério de saúde pública. Com isso, o trânsito deixa de ser uma questão de mobilidade urbana e passa a ser tratado como uma questão de segurança coletiva.

Outro aspecto que merece destaque é o crescimento exponencial da frota de veículos no Brasil nas últimas décadas, dados Instituto Brasileiro de Geografia e estatística (IBGE) demonstram que, no ano, após ano, o número de automóveis, motocicletas e veículos de transporte coletivo aumentam de forma significativa, acompanhando o crescimento das cidades e da população. Esse maior acesso a veículos, embora facilite a locomoção das pessoas também geram reflexos negativos diretos na segurança viária.

Foi nesse cenário que surgiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei 9.503/1997, que desempenha papel central na tentativa de regulamentar condutas, impor limites e prever sanções para aqueles que colocam em risco a ordem e a segurança nas vias públicas. Entre condutas reprovadas pelo legislador, destaca-se a chamada “direção perigosa”, que pode assumir diferentes formas e enquadramentos dentro do CTB (Brasil, 1997)

Nesse sentido, o presente trabalho tem como objeto de estudo uma análise das possibilidades de tipificação da conduta “direção perigosa” à luz do CTB. O problema central que orienta esta investigação pode ser expresso nas seguintes perguntas: Quais as possíveis tipificações previstas no CTB para a conduta de direção perigosa? Quais os desafios jurídicos enfrentados em seu enquadramento?

O estudo parte da compreensão de que a tipificação dessa conduta apresenta diversos obstáculos jurídicos especialmente diante da subjetividade envolvida no seu enquadramento. Tal subjetividade gera uma abertura semântica, que se por um lado pode ampliar o alcance da tutela penal e administrativa, por outro gera insegurança jurídica (Rizzardo, 2023).

O objetivo principal deste artigo é explicar, a partir do CTB, as distintas possibilidades de tipificação da conduta mencionada, buscando de forma complementar estudar os principais

obstáculos a sua correta classificação, considerando a subjetividade de tal conduta e as suas consequências jurídicas. Também será analisada a jurisprudência sobre o tema, com o intuito de identificar como os tribunais têm enfrentado essa dificuldade de enquadramento e quais entendimentos vem se consolidando.

A investigação desenvolvida consiste em uma pesquisa teórica e documental. Do ponto de vista teórico, serão utilizados autores que se debruçam sobre os crimes de trânsito, como Renato Marcão (2024), e Rizzardo (2023). Já no campo documental, será realizada uma análise jurisprudencial, delimitando-se à instância e o período de observação, a fim de compreender como o judiciário brasileiro vem enfrentando as controvérsias ligadas a subjetividade da direção perigosa. Pretende-se, assim, demonstrar se existe ou não uniformidade na interpretação judicial e quais critérios vêm sendo aplicados para definir quando determinada conduta deve ser enquadrada no art. 311 do CTB ou em outros dispositivos correlatos.

Nessa linha, a escolha do tema se justifica pelo seu caráter atual e pela escassez de trabalhos que se debruçam especificamente sobre essa tipificação no CTB, embora existam diversos estudos sobre acidentes de trânsito e segurança viária, poucos se concentram nos desafios jurídicos de enquadramento dessa conduta, sobretudo diante da pluralidade de dispositivos legais que podem ser aplicados.

Portanto o presente artigo pretende contribuir para o debate jurídico sobre a direção perigosa, oferecendo uma visão crítica e fundamentada acerca dos possíveis enquadramentos non CTB, bem como os desafios jurídicos e teóricos que surgem quando se busca aplicar a lei ao caso concreto. Dessa forma, pretende-se não apenas expor a legislação vigente, mas também problematizar sua aplicação prática, destacando a importância de interpretações consistentes da jurisprudência para a consolidação de maior segurança jurídica.

2. Entre infração e crime: tipificações da direção perigosa no CTB

A direção perigosa é um dos temas mais sensíveis no âmbito do Direito de Trânsito, pois pode se manifestar tanto como infração administrativa quanto como crime. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê múltiplas tipificações para a conduta, variando de acordo com

a gravidade e o risco gerado, o que torna relevante compreender a diferença entre as esferas administrativa e penal.

Nesse sentido, observa-se que a ideia de direção perigosa não se resume a um único dispositivo do CTB. Há diferentes possibilidades de tipificação, a depender do caso concreto: em certas situações, a conduta poderá configurar crime (como nos artigos 306, 308, 309 e 311); em outras, apenas infração administrativa (como no artigo 175, que trata de exibir manobra perigosa, ou no art. 220, referente ao desrespeito às regras de circulação). Essa multiplicidade de dispositivos demonstra a preocupação do legislador em abranger condutas diversas, mas também gera dúvidas quanto ao enquadramento jurídico adequado (Marcão, 2024).

Com isso, busca-se identificar em que circunstâncias a conduta do condutor deve ser compreendida como uma mera infração administrativa ou como um crime de trânsito. Para Bitencourt (2022), uma infração administrativa e uma violação de regras e condutas estabelecidas pelo Estado, mas que não vai atingir diretamente bens jurídicos fundamentais como a vida, liberdade, integridade física por exemplo, e o bem jurídico tutelado é mais ligado à ordem e disciplina administrativa do trânsito.

Já de acordo com Rizzardo (2023), observa-se que as infrações administrativas funcionam como mecanismo de controle, voltadas a sua atenção para à prevenção de acidentes e à organização do tráfego. A distinção fundamental está na gravidade da conduta, podendo ultrapassar da esfera administrativa para a penal quando o comportamento apresenta risco efetivo ou potencial à incolumidade pública. Como reforça Bittencourt (2022), quando a conduta feta ou ameaça bens jurídicos fundamentais deve ser reservada ao direito penal desde que previamente definida em lei.

O CTB prevê, no art. 269, diversas medidas administrativas, como a retenção ou remoção do veículo, o recolhimento de documentos e a realização de exames de aptidão. Tais medidas não constituem sanções, mas providências destinadas a regularizar situações anormais, possuindo caráter preventivo e complementar às penalidades. Como observa Rizzardo (2023), diferem das infrações administrativas por não visarem punir diretamente o condutor, mas sim restabelecer a normalidade e a segurança do trânsito.

Antes de analisar os dispositivos do CTB, é necessário compreender a distinção entre delitos de dano e delitos de perigo. Nucci (2014), esclarece que os delitos de dano exigem a efetiva lesão ao bem jurídico protegido, enquanto os de perigo se contentam com a mera

possibilidade de ofensa. Estes últimos subdividem-se em perigo concreto, quando é preciso comprovar situação real de risco no caso concreto, e perigo abstrato, quando o legislador presume a existência do perigo independentemente de prova específica.

No mesmo sentido, Rizzardo (2023) aplica essa classificação ao âmbito do trânsito, exemplificando que o homicídio culposo e a lesão corporal culposa na direção de veículo automotor configuram delitos de dano, ao passo que condutas previstas nos artigos 308 e 309 se enquadram como crimes de perigo concreto, e nos artigos 306 e 311 como crimes de perigo abstrato. Assim, o CTB combina ambos os tipos em sua tipificação penal, refletindo diferentes níveis de gravidade nas condutas.

Diversos dispositivos do CTB tratam da direção perigosa no âmbito administrativo. O art. 173 prevê como infração gravíssima a conduta de disputar corrida em via pública, sujeitando o condutor a multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo. Já no artigo 174, por sua vez, pune o ato de promover competição ou eventos em via pública sem autorização, também com severas penalidades, e o art. 175 tipifica a utilização de veículo para demonstração de manobra perigosa, como infração gravíssima. Outros artigos também configuram condutas arriscadas, como art. 191, forçar ultrapassagem e art. 220 não reduzir velocidade em locais de risco. (Brasil, 1997)

Por outro lado, o CTB também prevê hipóteses em que a direção perigosa e expressamente tipificada como crime. O art. 306 estabelece como ilícito penal conduzir veículo com a capacidade psicomotora alterada devido a influência de álcool ou outra substância psicoativa, com pena de detenção, multa e suspensão ou proibição do direito de dirigir. É um crime de perigo abstrato, pois o simples fato de conduzir veículo automotor sob a influência de álcool já configura a infração penal. Rizzardo (2023), reforça que o art. 306 é um crime de perigo abstrato, justificando-se pela gravidade social do álcool ao volante, e que a lei buscou dar segurança jurídica ao estabelecer limites objetivos de alcoolemia. (Rizzardo, 2023).

O art. 308 tipifica a participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada, desde que gere situação de risco a incolumidade pública ou privada, sendo a pena prevista é de detenção, multa e suspensão do direito de dirigir. O crime vai se configurar se a conduta gerar um risco efetivo a segurança das pessoas, não se exigindo a ocorrência de acidentes para poder tipificar o crime, sendo assim um crime de perigo concreto. (Marcao, 2024).

No artigo 309 do CTB, temos a conduta de dirigir veículo automotor em via pública sem a permissão para dirigir (PPD) ou a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ou com o direito de dirigir cassado, gerando uma pena de detenção de 6 meses a 1 ano ou multa. O crime só é consumado quando essa conduta gera um perigo de dano, sendo assim, dirigir sem CNH, por si só, é uma infração administrativa, mas se dá direção resultar situação de risco concreto, e uma conduta criminalizada. (Marcao,2024; Greco, 2018).

O dispositivo do art. 309, é um dos principais ilustradores da distinção entre infração administrativa e crime de trânsito. Bittencourt (2022), acrescenta que essa previsão legal vai revelar a preocupação do legislador em reservar ao Direito Penal apenas as condutas mais gravosas, reforçando o critério de intensidade de risco.

Por fim, um dos artigos mais abordados nesse trabalho, o art. 311, q pune aquele que trafega em velocidade incompatível com a segurança em locais de grande movimentação ou concentração de pessoas. Aqui, a criminalização não exige a ocorrência de acidente, bastando o potencial risco coletivo. Como explica Marcão (2024), o objetivo da norma é proteger a incolumidade pública em situações de aglomeração, como proximidades de escolas, praças e eventos, nas quais a prática de excesso de velocidade representa grave ameaça à vida e à integridade das pessoas.

No mesmo sentido, Greco (2025) observa que o dispositivo legal configura crime de perigo, cuja tipificação independe da produção de resultado lesivo. Bitencourt (2022) reforça esse entendimento ao destacar que a lei presume o risco coletivo, justificando a antecipação da tutela penal, pois busca proteger bens jurídicos fundamentais como a vida e a integridade física antes mesmo da ocorrência do dano, adotando assim, uma postura preventiva, ampliando o alcance da tutela penal em contexto de alta periculosidade social, ainda que isso acarrete debates sobre os limites da intervenção mínima e os riscos de criminalização excessiva.

Portanto, a direção perigosa e seus diversos dispositivos podem ser sancionadas tanto na esfera administrativa quanto na penal. Evidenciando que o legislador procurou abranger as situações mais comuns no âmbito das infrações, reservando ao Direito Penal apenas os comportamentos mais gravosos e socialmente reprováveis. No entanto, a linha divisória entre uma esfera ou outra nem sempre é clara, gerando divergências doutrinária e jurisprudências, assunto que será abordado ao decorrer do artigo. (Marcao,2024; Rizzardo,2023).

Além disso, a distinção entre infração administrativa e crime de trânsito dialoga diretamente com o princípio de intervenção mínima do Direito Penal. Esse princípio estabelece

que a criminalização deve ser reservada apenas as condutas de maior gravidade, quando outros ramos do direito não forem suficientes para a proteção do bem jurídico. Nesse sentido, Bitencourt (2022) segue a linha de que a expansão desnecessária da esfera penal gera um direito simbólico, sem efetividade prática.

3. Dificuldades de enquadramento jurídico da direção perigosa

Apesar dos esforços do legislador em delimitar quando uma conduta que gera direção perigosa deve ser tratada como infração administrativa ou crime, na prática surgem inúmeras dificuldades para o seu enquadramento jurídico. Termos como “velocidade incompatível com a segurança”, “situação de risco” e “perigo de dano” são exemplos emblemáticos de aberturas semânticas que dificultam a correta tipificação dos comportamentos. Portanto não é uma tarefa simples, que acabar gerando insegurança jurídica, divergência jurisprudencial e controvérsias doutrinárias. (Rizzardo,2023; Marcao,2024).

Nesse contexto Rizzardo (2023), explica que um dos problemas centrais reside na adoção de tipos aberto do CTB, gerando subjetividade, que é uma técnica que busca ampliar a proteção, mas cria margens de incertezas que podem resultar em interpretações divergentes. Marcão (2024), cita que a legislação de trânsito procurou oferecer uma resposta clara a situações de risco coletivo, mas adverte que a ausência de critérios objetivos claros pode fragilizar a coerência do sistema jurídico, comprometendo o princípio da legalidade estrita.

Complementando esse entendimento, Bitencourt (2022), adverte que o uso de tipos penais abertos e expressões indeterminadas compromete diretamente o princípio da legalidade, ao ampliar de forma excessiva o poder de interpretação do julgador. Para o autor, a norma penal deve possuir clareza e previsibilidade, de modo que o cidadão saiba, com antecedência, quais condutas são consideradas ilícitas e quais as respectivas consequências jurídicas. A indeterminação semântica, ao contrário, gera insegurança e arbitrariedade, uma vez que permite que situações semelhantes recebam tratamentos distintos conforme a valoração subjetiva da autoridade responsável pela aplicação da lei, sendo um dos problemas típicos dos crimes de perigo abstrato, como os do CTB. (Bittencourt,2022).

Conforme apontam Pinheiro e Machado (2018), o risco social é inerente à vida em sociedade e acompanha todas as atividades humanas, inclusive as mais cotidianas. Para fins

didáticos, pode-se analisar essa relação sob o ponto de vista da direção perigosa. Há um paradoxo evidente entre a necessidade de assumir certos riscos e o interesse em controlá-los: se, por um lado, a modernidade exige maior fluidez e praticidade na locomoção — o que torna indispensável o uso de automóveis —, por outro, essa mesma necessidade gera potenciais riscos à segurança pública.

Entretanto, por se tratar de comportamentos humanos, tais riscos podem e devem ser controlados e prevenidos, cabendo ao Estado o papel de gestor desses riscos. Contudo, o exercício desse controle enfrenta diversas dificuldades práticas, sobretudo na delimitação do que constitui um risco socialmente tolerável e do que ultrapassa o limite do aceitável, configurando uma conduta juridicamente reprovável. (Pinheiro; Machado, 2018)

A partir dessa perspectiva, Pinheiro e Machado (2018), explicam que o Direito Penal contemporâneo vem sendo moldado por um contexto de “sociedade de risco”, no qual o Estado procura antecipar a punição de condutas potencialmente perigosas como forma de prevenção de danos futuros. Essa lógica fundamenta a ampliação dos chamados delitos de perigo abstrato, nos quais o risco é presumido pelo legislador, independentemente da comprovação de dano concreto. Em outras palavras, busca-se criminalizar comportamentos que possam gerar perigo, mesmo sem que o resultado lesivo ocorra.

Rizzardo (2023), complementa essa análise ao afirmar que, embora o objetivo do legislador seja proteger bens jurídicos fundamentais como a vida e a integridade física, a formulação aberta desses tipos penais — com expressões como “velocidade incompatível” ou “perigo de dano” — acaba transferindo ao intérprete uma margem excessiva de subjetividade. Tal característica pode gerar tratamentos distintos para condutas semelhantes, comprometendo a segurança jurídica e o ideal de igualdade perante a lei.

Em síntese, observa-se que o Estado, ao atuar como gestor de riscos, assume uma postura de antecipação da tutela penal, característica das sociedades contemporâneas marcadas pelo medo e pela busca incessante de segurança. Contudo, essa estratégia punitiva preventiva — ainda que legítima em determinados contextos — deve respeitar os limites constitucionais impostos ao Direito Penal, sob pena de transformar-se em um instrumento de controle simbólico e arbitrário. É justamente nessa tensão entre a necessidade de segurança e o respeito à legalidade que residem as maiores dificuldades no enquadramento jurídico da direção perigosa no CTB.

Essas dificuldades tornam-se ainda mais evidentes quando se observam os principais dispositivos do CTB relacionados à direção perigosa. No artigo 306, que trata da condução de veículo sob influência de álcool ou outra substância psicoativa, o legislador optou por um crime de perigo abstrato, em que o simples ato de dirigir embriagado já configura o ilícito, sem necessidade de prova de risco concreto. Essa escolha reforça o caráter preventivo da norma, mas ao mesmo tempo levanta questionamentos sobre a proporcionalidade da punição e a presunção de perigo. Rizzardo (2023) explica que, embora a intenção seja proteger a segurança coletiva, o tipo penal exige do intérprete cautela, pois o excesso na aplicação pode contrariar o princípio da ofensividade, punindo condutas sem danos efetivo.

O artigo 308 apresenta situação parecida, ao tratar da participação em corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada. Trata-se de um crime de perigo concreto, já que exige a demonstração de risco à incolumidade pública ou privada. Contudo, conforme observa Marcão (2024), há controvérsias sobre o que de fato caracteriza essa “situação de risco”. Em muitos casos, pequenos grupos de motoristas são enquadrados como se participassem de “racha”, mesmo sem a intenção competitiva, o que evidencia a falta de critérios objetivos para diferenciar o ilícito penal da mera infração administrativa do artigo 173. Essa ampliação indevida do conceito de perigo concreto acaba gerando disparidades na aplicação prática da norma.

O artigo 309 é outro exemplo que evidencia a dificuldade de delimitação entre infração e crime. Ele pune aquele que dirige sem possuir habilitação ou com o direito de dirigir cassado, “se do fato resultar perigo de dano”. A tipificação depende, portanto, da comprovação do risco concreto, o que muitas vezes fica a critério subjetivo da autoridade que analisa o caso. Bitencourt (2022), ressalta que essa subjetividade favorece decisões desiguais, pois condutas idênticas podem ser tratadas de forma distinta, conforme a interpretação de cada agente ou magistrado. Em algumas situações, o simples fato de o motorista não possuir CNH tem sido suficiente para configurar o delito, contrariando o texto legal que exige demonstração efetiva do perigo.

O artigo 311 do CTB talvez seja o que melhor ilustra as dificuldades práticas de enquadramento da direção perigosa. Ele prevê como crime o ato de transitar em “velocidade incompatível com a segurança” em locais de grande movimentação ou concentração de pessoas. O problema é que o legislador não definiu parâmetros técnicos ou numéricos para caracterizar essa “incompatibilidade”, o que abre espaço para interpretações divergentes.

Como destaca Rizzardo (2023), essa ausência de critérios objetivos transfere ao agente de trânsito e ao julgador a tarefa de avaliar, caso a caso, o que seria uma velocidade perigosa, levando em conta fatores como o fluxo de pessoas, o tipo de via e as condições do local. Essa margem interpretativa, embora necessária em certa medida, pode gerar insegurança jurídica, já que a mesma conduta pode ser vista como crime em um contexto e como mera infração administrativa em outro.

Marcão (2024), reforça essa preocupação ao afirmar que o art. 311 é um dos dispositivos que mais sofre com a “elasticidade do conceito de perigo”. Para o autor, a falta de critérios técnicos faz com que o enquadramento dependa mais da percepção subjetiva da autoridade do que de um padrão jurídico estável. Em termos práticos, um condutor pode ser denunciado criminalmente em uma comarca e apenas autuado administrativamente em outra, diante de situações semelhantes.

Essas imprecisões mostram que o dispositivo, apesar de ter um propósito legítimo — proteger a integridade física de pedestres e frequentadores de áreas movimentadas —, carece de mecanismos que garantam uniformidade na sua aplicação. Além disso, o tipo penal, por se enquadrar entre os crimes de perigo abstrato, presume o risco coletivo, o que intensifica o debate sobre o limite entre prevenção e punição desnecessária. Como observa Bitencourt (2022), a expansão excessiva de tipos penais preventivos pode conduzir a um “Direito Penal simbólico”, mais voltado à aparência de rigor do que à efetividade da proteção social.

Dessa forma, nota-se que, nos principais artigos que tratam da direção perigosa, o legislador acabou adotando expressões amplas e conceitos vagos, o que transfere ao intérprete a tarefa de definir, caso a caso, o que realmente representa risco relevante. Essa falta de objetividade acaba por fragilizar a segurança jurídica e demonstra que, na prática, o limite entre o ilícito administrativo e o penal ainda é fluido e de difícil precisão

4. Jurisprudências TJSE

Após compreender as dificuldades de enquadramento jurídico da direção perigosa abordadas no tópico anterior, é possível observar, nas decisões jurisprudenciais dos tribunais, as inconsistências interpretativas que ainda afetam a aplicação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Por essa razão, serão apresentadas, a seguir, algumas decisões sobre o tema, à luz do Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe (TJSE), que exemplificam as divergências entre a esfera teórica e a prática judicial

4.1. Caso 1 – Autonomia entre os artigos 308 e 309 do CTB: análise da jurisprudência do TJSE

Na primeira decisão analisada, trata-se da Apelação Criminal n.º 202500353667, julgada pela Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Sergipe, em 26 de setembro de 2025, sob relatoria do Desembargador Etélio de Carvalho Prado Júnior. O caso envolveu um condutor que, sem possuir habilitação, realizava manobras perigosas com uma motocicleta em via pública, desobedeceu a ordem de parada policial e acabou caindo em uma praça com grande movimentação de pessoas. (TJSE,2025)

Em primeira instância, o magistrado entendeu que o crime de dirigir sem habilitação, previsto no artigo 309 do CTB, deveria ser absorvido pela agravante genérica do artigo 298, inciso III, que trata das circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito. Esse inciso, em específico, estabelece que a condução de veículo sem permissão para dirigir ou sem carteira de habilitação constitui uma circunstância agravante. Assim, o juízo de origem considerou tal conduta como uma mera circunstância acessória do delito de direção perigosa, previsto no artigo 308 do CTB. (TJSE, 2025)

Contudo, o Ministério Público interpôs recurso de apelação, sustentando que os dispositivos tutelam bens jurídicos distintos e, portanto, não podem ser confundidos nem absorvidos entre si. O argumento central foi o de que o artigo 308 protege a incolumidade pública e a segurança coletiva, enquanto o artigo 309 tutela a segurança viária diante da inaptidão do condutor, possuindo, portanto, autonomia típica. (TJSE,2025)

O Tribunal de Justiça de Sergipe, ao julgar o recurso, deu provimento à apelação e reformou a sentença, reconhecendo que os crimes previstos nos artigos 308 e 309 do CTB são autônomos, possuindo bens jurídicos distintos e elementos normativos próprios. O acórdão enfatizou que o artigo 309 exige comprovação de perigo concreto, enquanto a agravante do artigo 298, III, possui natureza genérica, dispensando esse elementar. Assim, a absorção feita em primeira instância foi considerada indevida, reafirmando a necessidade de análise autônoma de cada tipo penal.

De acordo com o relator, “restou comprovado nos autos que o acusado, sem habilitação, praticou manobra perigosa, desobedeceu a ordem legal e expôs terceiros a perigo concreto, justificando a condenação autônoma pelo art. 309 do CTB” (TJSE, Ap. Crim. n.º 202500353667,

2025). Essa decisão evidencia, na prática, a dificuldade de interpretação e de aplicação coerente das normas penais de trânsito, já que diferentes magistrados podem adotar entendimentos divergentes sobre a autonomia ou absorção entre dispositivos próximos.

O caso reforça, portanto, as críticas de Rizzardo (2023) e Bitencourt (2022) acerca da subjetividade legislativa e interpretativa presente nos tipos penais de trânsito, especialmente nos de perigo abstrato e concreto. Segundo Rizzardo (2023), o uso de expressões vagas como “perigo de dano” ou “situação de risco” amplia a margem de incerteza jurídica e pode gerar decisões inconsistentes. Bitencourt acrescenta que a falta de clareza dos tipos abertos compromete o princípio da legalidade estrita e dá ao julgador poder excessivo de valoração subjetiva.

Assim, a Apelação Criminal n.º 202500353667 demonstra de forma prática o que a doutrina vem apontando em tese: a falta de uniformidade na aplicação dos tipos penais de direção perigosa compromete a previsibilidade do sistema e reforça o desafio de se delimitar com precisão o limiar entre o ilícito administrativo e o penal.

4.2. Caso 2 - Atipicidade da conduta e arquivamento por ausência de perigo concreto

No segundo caso analisado, que tem como base o Termo Circunstanciado n.º 0041167-50.2025.8.25.0001, julgado pela Vara de Acidentes e Delitos de Trânsito do Tribunal de Justiça de Sergipe em 18 de agosto de 2025, sob relatoria do juiz Rômulo Dantas Brandão, é possível perceber uma situação bem diferente da observada no caso anterior. O procedimento foi instaurado para apurar a conduta de um motorista acusado de infringir os artigos 309 e 311 do Código de Trânsito Brasileiro — dirigir sem habilitação, gerando perigo de dano, e trafegar em velocidade incompatível com a segurança em locais de grande movimentação (TJSE, 2025).

De acordo com a decisão, o Ministério Público pediu o arquivamento do termo, argumentando que a narrativa apresentada pelos policiais não trazia elementos suficientes para configurar qualquer um dos crimes apontados. O juiz acolheu o pedido, destacando que não havia prova de que o condutor trafegava em velocidade incompatível nem de que estivesse próximo a escolas, hospitais ou locais com grande fluxo de pessoas, como exige o artigo 311 do CTB. Assim, por se tratar de uma descrição muito genérica, sem dados concretos sobre o contexto da situação, o magistrado entendeu que não havia como enquadrar a conduta como crime (TJSE, 2025).

Com relação ao artigo 309, o juiz também foi claro ao afirmar que dirigir sem habilitação, por si só, não é suficiente para caracterizar o delito, já que o tipo penal exige a comprovação do perigo concreto de dano à incolumidade pública. Sem a demonstração de risco efetivo, a conduta se enquadra apenas como infração administrativa, conforme o artigo 162, inciso I, do próprio CTB. Esse entendimento está em linha com o que ensina Rizzardo (2023), ao explicar que o Direito Penal deve intervir apenas em situações de maior gravidade, reservando a punição criminal para condutas que representem ameaça real à segurança coletiva.

Na mesma direção, Bitencourt (2022) reforça que os crimes de perigo concreto precisam ser comprovados de forma objetiva, pois punir sem essa demonstração significaria violar o princípio da ofensividade. A decisão do TJSE, portanto, mostra como a teoria se aplica na prática, evidenciando a importância de distinguir o que é mera irregularidade administrativa do que realmente constitui um crime de trânsito.

Dessa forma, o Termo Circunstanciado n.º 0041167-50.2025.8.25.0001 demonstra claramente as dificuldades encontradas pelos tribunais ao aplicar os tipos penais relacionados à direção perigosa. O juiz, ao reconhecer a atipicidade da conduta, reforçou a ideia de que o Direito Penal deve ser utilizado apenas como última medida, respeitando o princípio da intervenção mínima e evitando que condutas sem risco comprovado sejam tratadas como crimes (TJSE, 2025).

4.3. Caso 3 – Velocidade incompatível ausência de perigo concreto

No terceiro caso analisado, referente ao processo n.º 202500341953, julgado pela Câmara Criminal do Tribunal de Justiça de Sergipe, em 15 de agosto de 2025, sob relatoria do Desembargador Gilson Félix dos Santos, o tribunal apreciou situação em que o condutor foi flagrado dirigindo em alta velocidade, mas sem causar qualquer dano ou gerar risco concreto a terceiros (TJSE, 2025). O Ministério Público havia denunciado o réu com base no artigo 311 do CTB, que trata do ato de trafegar em “velocidade incompatível com a segurança”, mas o juízo entendeu que, diante da inexistência de elementos probatórios que demonstrassem o risco efetivo, a conduta não configurava ilícito penal, devendo ser tratada apenas como infração administrativa.

Essa decisão reforçou a aplicação do princípio da intervenção mínima, destacando que o Direito Penal deve ser utilizado apenas como ultima ratio, reservando-se às situações em que há efetiva ameaça à incolumidade pública. O relator enfatizou que a ausência de comprovação de perigo concreto inviabiliza a tipificação penal, ainda que a conduta demonstre imprudência ou desatenção. Tal entendimento está em consonância com o que defendem Bitencourt (2022)

e Rizzardo (2023), ao afirmarem que o poder punitivo do Estado deve se limitar aos comportamentos que, de fato, representam risco significativo à segurança coletiva, evitando a banalização da criminalização de condutas de baixo potencial ofensivo.

Apesar de o caso parecer simples, ele revela as dificuldades práticas enfrentadas pelas autoridades ao definir o que realmente constitui uma “velocidade incompatível com a segurança”. A legislação não estabelece parâmetros técnicos objetivos — como margens específicas de velocidade ou critérios uniformes de risco —, o que deixa ampla margem de interpretação para os órgãos julgadores. Segundo Marcão (2024), essa subjetividade é uma das causas mais frequentes de decisões contraditórias, já que comportamentos semelhantes podem ser enquadrados de forma diversa conforme o juízo de valor adotado pelo magistrado ou pela autoridade de trânsito.

Nesse mesmo sentido, Rizzardo (2023), explica que a subjetividade na caracterização das condutas de direção perigosa decorre, muitas vezes, da ausência de elementos técnicos como laudos periciais, medições de velocidade ou registros audiovisuais, o que faz com que a avaliação do perigo se baseie em relatos testemunhais e percepções pessoais. Isso gera um cenário de insegurança jurídica, pois o enquadramento entre o ilícito penal e o administrativo passa a depender da interpretação de cada julgador. Assim, o processo n.º 202500341953 evidencia, na prática, que a aplicação coerente do princípio da intervenção mínima exige critérios técnicos mais claros e uniformes, capazes de garantir maior segurança jurídica e previsibilidade no sistema punitivo.

4.4 Análise Jurisprudenciais

Ao analisar os três julgados apresentados, percebe-se um ponto em comum entre todos: a dificuldade dos tribunais em aplicar de forma uniforme os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro referentes à direção perigosa. Apesar de cada decisão tratar de situações distintas, todas evidenciam um mesmo problema estrutural — a ausência de critérios objetivos que permitam definir, de maneira precisa, o que configura perigo concreto ou velocidade incompatível com a segurança. Essa falta de padronização faz com que a aplicação da lei varie conforme a interpretação de cada autoridade, gerando insegurança jurídica e decisões muitas vezes contraditórias.

No primeiro caso, o Tribunal de Justiça de Sergipe reconheceu a autonomia dos tipos penais previstos nos artigos 308 e 309 do CTB, destacando que ambos tutelam bens jurídicos diferentes e não podem ser confundidos. Já no segundo, a ausência de elementos que comprovassem o perigo concreto levou ao arquivamento do procedimento, reforçando a

importância da prova efetiva do risco para que o fato seja considerado crime. No terceiro, mesmo diante de excesso de velocidade, o tribunal entendeu que não havia base técnica suficiente para afirmar que o condutor trafegava em “velocidade incompatível com a segurança”, como exige o artigo 311, demonstrando mais uma vez a falta de parâmetros claros para o enquadramento penal.

Essa divergência entre os julgados confirma o que a doutrina já aponta há tempos. Segundo Rizzardo (2023), a utilização de termos vagos pelo legislador, como “situação de risco” e “perigo de dano”, acaba transferindo ao julgador uma carga excessiva de subjetividade, o que compromete a segurança jurídica. Marcão (2024) segue o mesmo raciocínio ao afirmar que o Direito de Trânsito exige critérios mais técnicos e objetivos para evitar distorções na aplicação das normas. Bitencourt (2022), por sua vez, ressalta que o princípio da legalidade penal demanda precisão, e que a ampliação interpretativa dos tipos de perigo pode conduzir a punições injustas e desproporcionais. Diante disso, nota-se que, embora os tribunais busquem equilibrar a proteção da incolumidade pública com o respeito aos limites da intervenção penal, a falta de critérios técnicos e a redação aberta dos dispositivos acabam dificultando a uniformidade das decisões.

Assim, a análise comparativa dos casos demonstra que a problemática da direção perigosa vai além do comportamento do condutor: ela reflete as próprias fragilidades do sistema normativo, que ainda carece de maior clareza e objetividade para garantir uma aplicação justa e previsível da lei. (Rizzardo, 2023; Marcão, 2024).

5. Considerações Finais

O presente artigo teve como objetivo analisar o enquadramento jurídico da direção perigosa no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), observando as possibilidades de tipificação e as dificuldades encontradas na aplicação prática das normas. A partir da pesquisa teórica e da análise jurisprudencial, verificou-se que o tema apresenta complexidades relevantes, sobretudo diante da coexistência entre as esferas administrativa e penal e da subjetividade presente em diversos dispositivos legais.

Constatou-se que o CTB contempla múltiplas condutas relacionadas à direção perigosa, variando conforme o grau de risco e a gravidade do comportamento. Contudo, a utilização de expressões abertas, como “velocidade incompatível com a segurança” ou “perigo de dano”, cria margens interpretativas amplas que dificultam a uniformização dos entendimentos jurídicos. As decisões analisadas do Tribunal de Justiça de Sergipe evidenciaram essa dificuldade, revelando

interpretações divergentes quanto à autonomia dos tipos penais e à exigência de demonstração do perigo concreto.

Com base na doutrina de autores como Rizzardo (2023), Marcão (2024), Bitencourt (2022), Greco (2025) e Nucci (2014), conclui-se que a direção perigosa representa um dos temas mais complexos do Direito de Trânsito, pela sobreposição entre o ilícito administrativo e o penal e pela falta de critérios técnicos uniformes. Assim, observa-se que, embora o legislador tenha buscado abranger diversas condutas de risco, a aplicação prática das normas ainda enfrenta desafios interpretativos que afetam a segurança jurídica e a coerência das decisões.

6. Referências

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte geral**. 28. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1997.

GRECO, Rogério. **Código Penal Comentado - 18ª Edição 2025**. 18. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2025. *E-book*. p.Capa. ISBN 9786559776887. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559776887/>. Acesso em: 01 set. 2025

IBGE. **Indicadores de desenvolvimento dos municípios: Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic)**. **Gráfico interativo**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?tipo=grafico>. Acesso em: 21 set. 2025.

MARCÃO, Renato. **Crimes de Trânsito - 7ª Edição 2024**. 7. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. *E-book*. p.13. ISBN 9788553623174. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553623174/>. Acesso em: 02 set. 2025.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de Direito Penal**. Disponível em: <https://direitouniversitarioblog.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/02/manual-do-direito-penal-guilherme-nucci.pdf>. Acesso em: 10 set. 2025.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety 2018**. Genebra: OMS, jun. 2018. Disponível em: <https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789241565684>. Acesso em 25/08/2025.

PINHEIRO, Rafael Magalhães Abrantes; MACHADO, Fábio Guedes de Paula. **Sociedade de risco e delitos de perigo abstrato**. Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 67, p. 73–96, 2018. Disponível em: <https://www.mprj.mp.br>. Acesso em: 7 out. 2025.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 12. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2023.

SERGIPE. Tribunal de Justiça (TJSE). **Apelação Criminal n.º 202500353667**. Relator: Des. Etélio de Carvalho Prado Júnior. Câmara Criminal. Julgado em 26 set. 2025. Disponível em: <https://www.tjse.jus.br>. Acesso em: 15 out. 2025.

SERGIPE. Tribunal de Justiça do Estado de Sergipe. **Termo Circunstanciado n.º 0041167-50.2025.8.25.0001**. Vara de Acidentes e Delitos de Trânsito. Juiz: Rômulo Dantas Brandão. Aracaju, 18 ago. 2025. Disponível em: <https://www.tjse.jus.br>. Acesso em 14 out. 2025.

SERGIPE. Tribunal de Justiça de Sergipe (TJSE). **Apelação Criminal n.º 202500341953**. Relator: Des. Gilson Félix dos Santos. Câmara Criminal. Julgado em 15 ago. 2025. Disponível em: <https://www.tjse.jus.br/>. Acesso em: 15 out. 2025.