



Trânsito e celular: desdobramentos jurídicos da irresponsabilidade ao volante

Traffic and mobile: legal developments of irresponsibility at the wheel

CLÁUDIA REGINA MIRANDA DE FREITAS

Graduada em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais;
mestre em Ciências Penais, também pela UFMG;

Professora adjunta da Faculdade de Direito Padre Arnaldo Janssen e da Faculdade de Direito Promove;
Professora de curso de Pós-graduação em Direito Público;
Advogada.

claudiareginamf@yahoo.com.br

FREDERICO OLIVEIRA FREITAS

Mestre em Direito Privado e Autonomia da Vontade;

Mestre em Direito pela Faculdade de Direito Milton Campos;

Pós-Graduado em Direito Público pela Associação Nacional dos Magistrados Estaduais;

Pós-Graduado em Docência e Gestão do Ensino Superior pela PUC/MG;

Professor das Faculdade de Direito Padre Arnaldo Janssen;

Professor do curso de Pós-Graduação da Escola Superior de Advocacia da OAB/MG;

Advogado.

frederico.jus@gmail.com

RESUMO

Atualmente está cada vez mais frequente a prática de dirigir e utilizar o telefone celular simultaneamente. Além de ser uma infração de trânsito gravíssima essa conduta pode acarretar acidentes com consequências das mais variadas. Esse artigo abordará as repercussões administrativas, penais e cíveis dessa irresponsável atitude.

Palavras-chaves: Trânsito. Celular. Consequências jurídicas.



UNIDADE FUNCIONÁRIOS:

 Praça João Pessoa, 200 | Funcionários
Belo Horizonte | MG | 30140-020
 31 3524.5000

UNIDADE ANCHIETA:

 Rua Vitorio Marçola, 360 | Anchieta
Belo Horizonte | MG | 30310-360
 31 3524.5204

UNIDADE PILAR:

 Rua Professor Otílio Macedo, 12 | Olhos D'Água
Belo Horizonte | MG | 30390-200
 31 4009.0994

ABSTRACT

Currently it is increasingly the practice of driving and using cell phone simultaneously. In addition to being a traffic violation that conduct can lead to extremely serious accidents with consequences of the most varied. This article will address the administrative, criminal and civil consequences of this irresponsible attitude.

Keywords: *Traffic. Cell phone. Legal consequences.*

1 INTRODUÇÃO

Os índices alarmantes de acidentes de trânsito no Brasil são fator de preocupação e evidenciam a necessidade de conscientização dos motoristas, já que grande parte desses acidentes ocorre por falha humana.

Especialmente na última década, em decorrência do maciço incentivo à compra de veículos automotores, o Brasil teve um salto expressivo no número de veículos nas ruas, sem que mudanças estruturais significativas acompanhassem o crescimento da frota automobilística no país.

Em 2006, o país tinha um carro para 7,7 habitantes. Em 2017, a proporção passou a ser de um carro para 4,8 habitantes, segundo levantamento estatístico realizado pelo site diário do transporte.¹

Certamente, caso houvesse transporte público de qualidade o número de veículos circulantes seria em número bastante inferior à nossa realidade. A falta de incentivo e de investimento no transporte público trouxe como consequência, além do aumento da frota automobilística do país, uma triste realidade: o altíssimo índice de acidentes de trânsito.

Dados estatísticos revelam que o número de mortes causadas no trânsito brasileiro se assemelha aos números de óbitos de uma guerra civil. Segundo a Organização Mundial da Saúde, dos países americanos o país é o quarto colocado em número de mortes provocadas no trânsito, só perdendo para República Dominicana, Belize e Venezuela. O Brasil registra 47 mil mortes por ano, sendo que 400 mil pessoas ficam com algum tipo de seqüela. Na Síria, a título de comparação, desde o início da guerra em 2011 ocorreram 100 mil mortes de civis. O custo dessa

¹<https://diariodotransporte.com.br/2017/05/19/frota-circulante-de-veiculos-no-brasil-tem-estabilidade-e-ha-menos-onibus-nas-ruas/>.

epidemia ao país é de 56 bilhões de reais, segundo levantamento do observatório Nacional de Segurança Viária².

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Essa regra está contida no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97 e está longe de ser implementada.

O presente artigo abordará aspectos relevantes do Código de Trânsito Brasileiro no que tange às medidas destinadas a assegurar aos condutores de veículos automotores e à sociedade em geral o direito de transitar em condições não atentatórias à sua integridade.

Serão discutidas no presente artigo as implicações do uso do telefone celular por parte do condutor do veículo, tanto no aspecto penal quanto no aspecto civil.

2 UMA ABORDAGEM ACERCA DAS DISPOSIÇÕES DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO SOBRE O HOMICÍDIO E A LESÃO CORPORAL PROVOCADAS NA CONDUÇÃO DE VEÍCULO

Desde 1998, com a vigência da Lei nº 9.503, uma série de medidas foi adotada com o fim de propiciar maior segurança à coletividade ante a caótica situação do trânsito, sobretudo nas grandes cidades brasileiras. Entre essas medidas encontram-se a proibição e a rígida punição para quem dirigir sob o efeito de álcool e drogas, a obrigatoriedade do uso de cadeirinha para crianças, bem como a obrigatoriedade do air bag frontal nos veículos novos, além de regras referentes à pontuação na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em razão de infrações de trânsito.

Todas essas medidas foram muito bem-vindas, haja vista que até o advento da citada lei preponderava a cultura do desrespeito ao pedestre e do descaso para com a questão do cumprimento das normas de trânsito. Prova disso é que há apenas 20 anos tornou-se obrigatório o uso do cinto de segurança no Brasil, fato que desde 1966 já ocorrera na Inglaterra. Os países do Reino Unido celebraram durante o ano de 2016 os 50 anos da introdução da Lei que obriga o uso do cinto de segurança nos países da comunidade britânica. A ênfase que as autoridades britânicas dão ao fato

² <http://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml>

não está no uso da força para obrigar motoristas e passageiros a usar o equipamento, mas, antes, para comemorar o número de vidas salvas no trânsito graças à utilização do cinto e reforçar sua importância às minorias que ainda resistem à regra. A simples mudança de hábito de começar a usar o cinto revolucionou a maneira como motoristas e passageiros passaram a perceber sua própria segurança no trânsito³.

A partir da lei inglesa, outros países europeus seguiram a mesma norma visando diminuir os riscos e custos decorrentes de desastres. As regras de trânsito e as regras de segurança rodoviária variam de país para país da União Europeia. Contudo, lá é obrigatório usar o cinto de segurança em todos os veículos, incluindo os autocarros turísticos e miniautocarros⁴.

O exemplo do cinto de segurança é apenas um dentre tantos outros que demonstram o atraso do Brasil com relação à implementação de normas que garantam civilidade no trânsito. Certamente há razões para liderarmos as estatísticas em acidentes automobilísticos. Especialistas mencionam cinco principais fatores de risco no trânsito: a) dirigir sob o efeito de álcool; b) excesso de velocidade; c) não usar capacete; d) não usar o cinto de segurança; e) não usar as cadeirinhas para crianças.

A esses cinco fatores acrescenta-se o uso do celular ao volante, conduta cada vez mais recorrente entre os motoristas e que vem incrementando os números trágicos de perdas de vidas. Sobre esse tema discorreremos adiante.

Infelizmente, a malha viária brasileira muito contribui para a ocorrência de desastres, eis que é conhecida a realidade precária das rodovias federais e estaduais, que raramente têm pista duplicada e sinalização adequada. A esse fato alia-se a falta de manutenção da pista, a exigir dos motoristas paciência e habilidade ao volante.

A prudência é um requisito dos mais importantes para que o motorista trafegue com segurança. Nesse ponto, é oportuno ressaltar que o Código de Trânsito estabeleceu regras que visam garantir a segurança viária e que se destinam a uniformizar o comportamento do condutor, de modo a evitar situações de risco a outros motoristas e também aos pedestres. Dentre essas normas incluem-se, entre outras, a obrigatoriedade de manter distância do carro que vem à frente, de sinalizar ao fazer ultrapassagem, enfim, deve o motorista atentar para o disposto no art. 28 do instrumento legal em comento: “O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de

³ <https://pvst.com.br/wp-content/uploads/2016/05/50-anos-obrigatoriedade-do-uso-do-cinto-de-seguranca.pdf>

⁴ https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_pt.htm. Acesso em 10-05-18

seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito”.

A direção associada ao uso de bebida alcoólica ou substância psicoativa constitui preocupação constante das autoridades de trânsito, haja vista as nefastas consequências desse tipo de comportamento. Para coibir esse comportamento destrutivo, o Código de Trânsito estabelece normas e comina severa sanção ao motorista embriagado ou drogado. Em razão da Lei nº 13.546/17, com vigência a partir de 11 de abril de 2018, se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência vindo a dar causa a morte na condução do veículo estará sujeito à pena de reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, conforme disciplina o parágrafo 3º, do art. 302, do CTB.

O citado diploma legal estabeleceu também que quem praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor estará sujeito à pena de reclusão de dois a cinco anos, caso conduza o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, desde que o crime resulte lesão corporal de natureza grave ou gravíssima.

As alterações transcritas acima são fruto da inflação legislativa existente na matéria de trânsito. Em pouco mais de dez anos, foram promulgadas seis leis com reflexos penais no trânsito. Quiçá nenhuma outra legislação recebeu tantos reparos como a Lei 9.503/1997 (CTB)⁵.

Tais mutações legislativas têm como escopo apaziguar a sociedade alarmada com os persistentes altos índices de tragédias originárias do trânsito. Contudo, em termos de punição nada será alterado, pois qualquer que seja a pena privativa aplicada ao condenado, sendo o crime culposos, admite-se a substituição da pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, de acordo com o artigo 44, I, parte final, do Código Penal. Essa regra não encontra óbice no Código de Trânsito, portanto, deve ser respeitada para os crimes previstos nesse diploma legal.

A crença de que o direito penal constitui o instrumento mais eficaz de combate aos delitos de trânsito não raro, é frustrante. Mais importante que aumentar as penas e assim dar uma “resposta” à sociedade é tratar de medidas que efetivamente

⁵ www.conjur.com.br/2018-jan-13/opiniao-criticas-necessarias-modificacoes-codigo-transito.

previnam os crimes de trânsito, tais como a educação e a conscientização, sobretudo dos jovens motoristas acerca de tais condutas. Nesse ponto, o uso de celular merece especial atenção, mormente diante da banalização de seu uso nos mais diversos espaços, inclusive na condução de um veículo.

3 O USO DO CELULAR AO VOLANTE E OS DESDOBRAMENTOS NO CAMPO DO DIREITO PENAL

O ponto central das reflexões deste texto refere-se a um espantoso evento: o uso de aparelho celular na condução do veículo. Trata-se de uma questão deveras preocupante e que tem demandado crescente atenção por parte das autoridades de trânsito, notadamente em razão da quantidade de aparelhos celulares que há no Brasil.

Dados da Anatel indicam que o Brasil terminou fevereiro de 2018 com 235,7 milhões de celulares⁶.

Há mais aparelhos celulares que habitantes em solo brasileiro. Tais aparelhos estão por toda parte a nos conectar, inclusive à mão de condutores de veículos automotores. Infelizmente, é prática frequente a consulta ao celular enquanto se dirige; é fácil constatar essa conduta onde quer que estejamos trafegando, é comum encontrar motoristas com apenas uma mão ao volante e a outra segurando um aparelho celular. Há especialistas em trânsito que asseguram ser tão perigosa essa conduta quanto à do condutor embriagado. De fato, o ziguezague na pista e a falta de atenção quanto à sinalização são comportamentos frequentemente constatados nas ruas e até mesmo em estradas. Lamentavelmente, tornou-se comportamento tão corriqueiro quanto aceito.

Profissionais da saúde afirmam que o cérebro humano tem dificuldades de executar mais de uma atividade ao mesmo tempo, dificultando assim conseguir manter o foco necessário para guiar um carro caso converse ou tecele simultaneamente ao telefone. Dirigir exige muita atenção para não cometer erros, e erros às vezes fatais. Exige-se resposta psicomotora ágil diante de determinadas situações a fim de evitar possíveis acidentes relacionados a fatores externos, como

⁶ www.anatel.gov.br/dados/destaque, acesso em 19.05.2018.

uma colisão, um animal na pista, uma frenagem abrupta, entre outras situações que surgem inesperadamente. Como agir se o condutor está com a atenção voltada para a comunicação telefônica? Certamente há sérias implicações decorrentes de um comportamento dessa natureza.

Disso decorre maior responsabilidade para os agentes encarregados de fiscalizar a correta aplicação da lei, uma vez que há no CTB norma específica que veda o uso do aparelho celular ao volante.

Assim:

Art. 252: Dirigir o veículo:

V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração – média;

Penalidade – multa.

Parágrafo único. A hipótese prevista no inciso V caracterizar-se-á como infração gravíssima no caso de o condutor estar segurando ou manuseando telefone celular. (Incluído pela Lei no 13.281, de 2016).

Por se tratar de infração gravíssima, estará o condutor sujeito à perda de 7 pontos em sua CNH. A multa será aplicada no valor de R\$ 293,47 reais (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos).

Importante ressaltar que a utilização do celular junto ao ouvido através de fone ou pior, sendo utilizado para enviar mensagens por quem está na condução do veículo, por qualquer aspecto que se analise, configura infração de trânsito.

Considerando o que dispõe o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (volume I), aprovado pela Resolução nº371/10 do CONTRAN, o condutor só deve ser autuado quando transita utilizando telefone celular, ainda que em imobilização temporária nas seguintes situações: junto ao ouvido; segurando o aparelho de forma visível; com uso de fone de ouvido.

Desta maneira, resta claro que a utilização de mecanismos como o bluetooth e o viva voz não podem ser caracterizados como infração de trânsito pela ausência de previsão legal e de entendimento do CONTRAN nesse sentido. A entender de outro modo, o simples fato de falar enquanto dirige seria conduta ilícita.

Destarte, a leitura que se faz é de que a intenção do legislador foi proibir a direção com apenas uma das mãos enquanto o condutor está com o veículo em movimento (ou imobilizado temporariamente, como, por exemplo, manuseando o

celular enquanto aguarda que o sinal abra), além, evidentemente, de coibir a difusão da atenção do motorista enquanto dirige.

Consequências sérias advirão caso ocorra acidente de trânsito estando o condutor a falar ao celular e usando apenas uma das mãos ao conduzir o veículo. Neste caso, poderá incorrer no delito de lesão corporal culposa ou homicídio culposo, na hipótese de um desses resultados. As penas são as cominadas nos arts. 303 (detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor) e 302 do CTB (detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor).

Para além das consequências de natureza criminal, há que se enfatizar os desdobramentos de tal conduta na esfera do direito civil, tais como a obrigação de indenizar o dano decorrente de sua conduta, temas abordados adiante.

Em que pese à condução do veículo usando aparelho celular consistir apenas em infração de natureza administrativa, há que se observar que condutas com grau de reprovação até mesmo inferiores a essa são punidas pelo Código Penal à luz do que dispõe o art. 132 (Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente). Há vários julgados procedentes dos tribunais de justiça estaduais em que foi imposta a condenação no art. 132 do CP por ter o agente exposto a vida e a saúde de transeuntes a perigo em decorrência de conduta inapropriada no trânsito. Nesse ponto, seria perfeitamente possível a aplicação do art. 132 ao condutor que se envolvesse em acidente de trânsito no momento em que fazia uso do telefone celular. De fato, há o preenchimento de todos os elementos configuradores da conduta incriminada.

Para ilustrar, vale transcrever trecho da sentença proferida pelo Juizado Especial Criminal da Comarca de Governador Valadares acerca do delito em questão em 14/03/14.

“Prima facie, é imperioso que se diga que o crime do artigo 132 do CP, trata-se de crime subsidiário, ou seja, só é aplicado se não há enquadramento específico em outro artigo. Comete-se o delito em análise quando se expõe a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente. A conduta é a de "expor", mais precisamente, a de "expor a vida ou a saúde de outrem" a um determinado resultado, qual seja, "perigo direto e iminente". Trata-se, portanto, de perigo individual, isto é, perigo limitado a alguém, a alguma pessoa, distinto do perigo comum ou coletivo, concernente a um número difuso e indeterminado de vítimas. E este – o perigo – não alcança "dignidade" jurídico-penal se denota, por si mesmo, relevo e conteúdo insignificantes. O

que significa, na hipótese, "expor"? Não há muito segredo. Expor significa, de início, "dar causa", "provocar", "submeter". Com mais clareza, ensejar uma situação de perigo. Que espécie de perigo? Um perigo atual ou, pelo menos, um perigo muito próximo, um perigo que já está surgindo (iminente). Mais: um perigo direto, ou seja, imediatamente vinculado à vítima. As duas expressões da lei (direto e iminente) devem ser entendidas dialeticamente, como que formando uma unidade explicativa da natureza do crime. A identificação do crime implica, destarte, um juízo lógico de probabilidade de lesão à vida ou saúde de outrem, que sofre pessoalmente, e de modo concreto, o resultado de perigo imanente à conduta do sujeito ativo. Em resumo, a simples possibilidade de perigo (perigo remoto), ainda que direto, não constitui resultado bastante para a existência do delito. E o perigo iminente, mas indireto, deixa igualmente de caracterizá-lo. Trata-se, além disso, de crime doloso. Nenhuma dúvida quanto a isso, diante da clareza do sistema normativo (CP, art. 18, parágrafo único). E nenhuma dúvida, igualmente, no que concerne à natureza desse dolo, que é de perigo, e perigo individual. Não basta a culpa em sentido estrito. Diz-se o crime doloso, nos termos do Código, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo (art. 18, I). Inevitável, assim, que o agente, com sua conduta, queira o perigo ou assuma o risco de produzi-lo. Nada mais, nada menos. No mais, haveria outro crime, de dano; no menos, delito algum. Diante disso, verifico que o fato é típico por adequar-se ao tipo penal do artigo 132 do CP, uma vez que o acusado expôs a vida ou a saúde das vítimas a um perigo direto e eminente, de forma consciente e voluntária (dolo)". (in www.tjmg.gov.br, arquivo de jurisprudência).

O magistrado sentenciante delineou com precisão os requisitos constitutivos do delito de perigo para a vida ou a saúde de outrem, merecendo destaque o ponto em que enfatiza que expor significa dar causa à situação de perigo direto e iminente. Assim, o agente que ao conduzir veículo ao mesmo tempo fala ao celular está irrefutavelmente assumindo o risco de causar dano a outrem, eis que é conhecida dos condutores a regra que proíbe a direção do veículo nessas circunstâncias, conhecidas também são as suas consequências. Ademais, trata-se de crime de perigo, bastando para a consumação à comprovação da situação de risco para a vida ou a saúde de outrem em razão da conduta do agente. Assume, pois o motorista, o risco de causar evento danoso enquanto utiliza-se de aparelho celular ao tempo em que conduz um veículo, pelo que poderá estar incurso na sanção estabelecida no art. 132 do estatuto repressivo: detenção, de três meses a um ano. Importante ressaltar, como fez o magistrado, que o crime do artigo 132 do CP, é de natureza subsidiária, ou seja, só é aplicado se não há enquadramento específico em outro artigo.

Decisão importante sobre o tema ocorreu no âmbito da justiça federal do estado do Pará, em 14-08-2014. Um motorista que falava ao celular atropelou e matou uma policial natural de Minas Gerais que estava a serviço no município de Ananindeua, no Pará. O condutor, um administrador, foi condenado pelo Tribunal do

Júri a oito anos de reclusão em regime semiaberto pela morte da agente da Polícia Rodoviária Federal (PRF) Vanessa Siffert, atropelada no ano de 2006.

RECURSO EM SENTIDO ESTRITO N. 2007.39.00.000587-7/PA (PENAL. PROCESSUAL PENAL. HOMICÍDIO CONTRA "POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL. ATROPELAMENTO EM POSTO DA PRF. PRONÚNCIA. DESCLASSIFICAÇÃO. IMPOSSIBILIDADE. INDÍCIOS DE AUTORIA. MATERIALIDADE. DOLO EVENTUAL. CONSUMO DE DROGAS. TRIBUNAL DO JÚRI. JUÍZO NATURAL.)

1. Afigura-se premeditado mudar o crime imputado ao réu, de homicídio doloso para uma figura culposa, diante dos existentes indícios de que houve dolo.
2. O dolo eventual é atribuível, em tese, ao agente que atropela e mata policial rodoviária federal no exercício da função, em barreira montada no Posto da PRF de Ananindeua/PA, quando confessa em Juízo que estava dirigindo distraído, à noite, em uma estrada federal, falando ao telefone celular, além de haver prova testemunhal de que estava sob efeito de álcool e maconha.
3. A sentença de pronúncia, por se tratar de juízo de admissibilidade da acusação para o Tribunal do Júri, dispensa análise aprofundada de provas, sendo bastante a caracterização da materialidade, além da presença de indícios de autoria, na forma da Lei 11.689/08.
4. Recurso em sentido estrito a que se nega provimento"

(<https://oab-rj.jusbrasil.com.br/noticias/100282748/usar-celular-e-matar-no-transito-e-crime-doloso>).

Releva notar que o relator enfatizou a demonstração do risco de assumir o resultado na medida em que o acusado dirigia à noite e ao mesmo tempo falando ao telefone.

Este julgado representa precedente importante acerca do tema até aqui desenvolvido, uma vez que estabelece a inafastabilidade do Direito Penal aos casos de direção e uso simultâneo de aparelho celular. Sem dúvida essa decisão, por sua inovação, há de ter reflexos em casos semelhantes e que demandam mais rigor na aplicação do direito, ante a frequência com que vêm acontecendo e os elevados custos sociais derivados do que se denomina mera distração ao volante.

É preciso que mudanças estruturais sejam promovidas, a começar pelo reforço à educação para o trânsito em todos os níveis escolares, de modo que a sociedade enfrente de modo consciente os desafios que o desiderato de um trânsito seguro está a nos impor.

4 O USO DO CELULAR AO VOLANTE E OS DESDOBRAMENTOS NA ESFERA

CÍVEL

Dirigir e utilizar o celular ao mesmo tempo é uma prática no mínimo irresponsável. Para conduzir um veículo é preciso atenção e estando o automóvel em movimento o uso do aparelho celular distrai por alguns segundos o cérebro humano. Nesse lapso de tempo o automóvel por estar em movimento pode se envolver em acidentes.

Uma pesquisa da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) revelou que o uso de celular na direção é a terceira maior causa de mortes de trânsito no Brasil. Ao todo, são 150 vítimas por dia e 54 mil por ano, segundo a associação⁷.

Ocorrendo o acidente, este pode ocasionar diversas espécies de danos para as vítimas, prejuízos materiais e imateriais podem surgir.

Em um primeiro momento lembremos que existe um seguro obrigatório que todos os proprietários de veículos automotores devem pagar anualmente, o chamado DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre).

Esse seguro possui um caráter social e visa indenizar as vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre.

O DPVAT oferece coberturas para três naturezas de danos: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

Atualmente os valores indenizatórios provenientes do DPVAT são:

Nos casos de morte, o valor é de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais). Nos casos de invalidez permanente, o valor é de até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), variando conforme a intensidade e repercussão da lesão no corpo da vítima, com base em tabela prevista na lei. As despesas médicas e hospitalares são reembolsadas em até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), considerando os valores gastos pela vítima em seu tratamento. (<https://www.seguradoralider.com.br/Seguro-DPVAT/Perguntas%20Frequentes>. Acesso em 26.05.18)

Para aprimorar o Seguro DPVAT, o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), por meio da Resolução nº 154/2006, determinou a constituição de dois Consórcios, a serem administrados por uma seguradora especializada, na qualidade de líder. Para atender a essa exigência, foi criada, em 2007, a Seguradora Líder do

⁷ <https://g1.globo.com/sao-paulo/semana-nacional-transito/noticia/celular-e-a-terceira-maior-caoa-de-mortes-no-transito-no-brasil-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em 26.05.2018

Consórcio do Seguro DPVAT S.A., formada por seguradoras autorizadas a operar no mercado nacional, responsável pela administração do DPVAT e pelo pagamento das indenizações⁸. Assim, os beneficiários das indenizações precisam contactar a seguradora Líder e apresentar a documentação necessária em um ponto de atendimento.

O site www.seguradoralider.com.br possui todas as informações necessárias para requerer as indenizações.

Entretanto, independentemente do recebimento ou não dos valores advindos do DPVAT, a vítima do acidente ou os seus herdeiros, estes últimos a depender do caso concreto, podem ajuizar ação de indenização perante o Poder Judiciário e pedir a condenação do causador do acidente ao pagamento de todos os prejuízos ocasionados. Contudo, a jurisprudência entende que o valor recebido a título de DPVAT deve ser deduzido da indenização por danos materiais.

Adentrando no campo da responsabilidade civil, existem duas importantes normas extraídas dos artigos 186 e 927 do Código Civil que balizam esse assunto, ambas estão transcritas abaixo.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Analisando o comando normativo dos artigos acima citados podemos concluir que um motorista que dirige e ao mesmo tempo utiliza o telefone celular comete um ato ilícito, nos termos do art. 186 do código civil. Se dessa ação de dirigir desatento por causa do uso do celular gerar prejuízo a alguém, tem-se, que o art. 927, caput, do Código Civil dita que o causador desse dano deve repará-lo, ou seja, pagar as devidas indenizações.

⁸ <https://www.seguradoralider.com.br/PortalDaIntegridade/Documents/Livro-Seguro-DPVAT-Uma-Conquista-Um-Direito.pdf>. Acesso em 26.05.18

Para que seja devido o dever de indenizar importante salientar que o nexo causal ou nexo de causalidade também deve estar presente. Assim, o dano deve ser proveniente daquele acidente causado pelo motorista infrator.

Nesses casos estamos lidando com uma responsabilidade civil subjetiva, ou seja, há que se analisar a presença de culpa ou dolo no caso concreto.

Salienta-se que o motorista que dirige e ao mesmo tempo utiliza o telefone celular incide em culpa, na modalidade de imprudência. Esta é a falta de diligência somada a uma ação, ou seja, o motorista que dirige e ao mesmo tempo tecla e/ou fala ao celular estará desatento, lhe faltando a diligência necessária para conduzir um automóvel com segurança, assim, teremos um motorista imprudente.

Ocorrendo um acidente nessas circunstâncias estarão preenchidos os elementos da responsabilidade civil subjetiva, quais sejam: conduta culposa advinda da ação de dirigir e ao mesmo tempo utilizar o aparelho celular; dano provocado às vítimas do acidente e nexo de causalidade, este último demonstrando que os danos ocasionados são provenientes daquele acidente de trânsito gerado pelo motorista imprudente.

Pelo princípio da reparação integral dos danos, a vítima do acidente poderá pleitear em Juízo indenizações por todos os prejuízos sofridos.

As indenizações mais frequentes nesses casos que envolvem acidente de trânsito são as seguintes:

a) danos materiais correspondentes ao desfalque financeiro suportado pela vítima, aquele prejuízo que incidiu no patrimônio do ofendido;

b) danos morais relativos ao abalo psicológico ou violação aos direitos da personalidade da vítima ou de seus herdeiros, a depender do caso concreto;

c) danos estéticos concernentes às lesões ao aspecto físico da vítima, causando-lhe deformidades, cicatrizes, aleijão, que implicam redução da auto-estima;

d) lucros cessantes quando restar comprovado que em razão do acidente a vítima teve uma interrupção momentânea das suas atividades profissionais e nesse período o ofendido deixou de auferir rendimentos;

e) pensão alimentícia decorrente de ato ilícito, essa poderá incidir a depender do grau de lesão e sequelas suportadas pela vítima, bem como a incapacidade laboral, exigindo-se prova hábil e idônea neste sentido. Além disso, no caso de falecimento

da vítima, se esta deixou pessoas que dependiam dela para o sustento também poderá incidir a pensão alimentícia.

f) salienta-se, ainda, que em alguns casos será possível a formulação de pedido genérico na petição inicial para, por exemplo, que o causador do dano venha a arcar com todas as despesas médicas e hospitalares que se fizerem necessárias. Essa situação acontecerá quando não for possível determinar, desde logo, as consequências do ato ou do fato, sendo que esse permissivo legal encontra-se previsto no art. 324, §1º, II, do novo CPC, sendo uma hipótese de pedido genérico.

g) também pode ser pleiteada a condenação do causador do acidente ao pagamento de implantação de prótese, em virtude da amputação de membro sofrido pela vítima.

Esses são apenas alguns dos pedidos mais frequentes formulados em casos de acidentes de trânsito, mas cabe lembrar que deve ser analisado o caso concreto para se aferir os prejuízos provocados pelo acidente e as suas peculiaridades, a partir daí pode-se aplicar o princípio da reparação integral dos danos e com isso o ofensor terá que arcar com todas as indenizações pertinentes.

Também é importante lembrarmos que a jurisprudência entende de forma majoritária que o condutor do veículo e o seu proprietário são solidariamente responsáveis perante as vítimas de um acidente de trânsito e com isso devem arcar com os prejuízos ocasionados a elas.

Para a jurisprudência majoritária, quando se tratar de acidente automobilístico, o proprietário do veículo responde solidariamente pelos atos culposos de terceiro que o conduz, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, uma vez que sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros. É dizer, provada a responsabilidade do condutor, o proprietário do veículo fica solidariamente responsável pela reparação do dano, como criador do risco para os seus semelhantes⁹.

No entanto, há um entendimento minoritário que sustenta que não havendo comprovação de alguma circunstância que desaconselhasse a entrega ou o empréstimo do veículo, que pudesse configurar culpa *in eligendo* ou *in vigilando* do

⁹ AgInt no REsp 1256697/SP, Rel. Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta turma, julgado em 16/05/2017, DJe 19/05/2017.

proprietário do bem, este não deve ser responsável pelo pagamento de indenizações¹⁰.

Percebe-se, então, que aquele que dirige e utiliza o celular ao mesmo tempo está assumindo um risco muito alto de ter que arcar com diversas indenizações caso ocorra um acidente automobilístico, sendo que essas podem ser cobradas tanto do condutor do veículo como do seu proprietário. Esse é o entendimento que tem prevalecido nos tribunais pátrios.

Pelas considerações neste texto produzidas, evidencia-se a necessidade do incremento de meios de controle social que visem à redução de danos ocasionados no trânsito. Neste ponto, a educação deve ser medida prioritária destinada a romper o paradigma de que o trânsito no Brasil é, em essência, muito violento. Para tanto, os valores de uma sociedade mais fraterna precisam ser reforçados entre os jovens, de modo a incentivar condutas positivas em diversas situações, notadamente no trânsito. A solidariedade e a responsabilidade são os pilares sobre os quais se devem dar toda a atenção para a formação de gerações conscienciosas e capazes de mudar as estatísticas sobre acidentes ocorridos no trânsito. Para transformar uma sociedade, é importante a participação, a conscientização e o desejo de cada criança, adolescente, adulto ou idoso em contribuir nesse processo lento e gradual.

5 CONCLUSÃO

A trafegabilidade em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Essa regra está contida no artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97 e há muito que ser feito para alcança-la.

Até o advento do Código de Trânsito Brasileiro preponderava a cultura do desrespeito ao pedestre e do descaso para com a questão do cumprimento das normas de trânsito. Prova disso é que há pouco mais de 20 anos tornou-se obrigatório o uso do cinto de segurança no Brasil, fato que desde a década de 60 era exigido na Europa.

¹⁰ TJMG - Apelação Cível 1.0701.14.007019-7/001, Relator(a): Des.(a) Oliveira Firmo, 7ª Câmara Cível, julgamento em 24/04/2018, publicação da súmula em 03/05/2018 – ver o voto vencido

O ponto central das reflexões deste texto referiu-se ao uso de aparelho celular na condução do veículo. Trata-se de uma questão deveras preocupante e que tem demandado crescente atenção por parte das autoridades de trânsito, notadamente em razão da quantidade de aparelhos celulares que há no Brasil. Há graves desdobramentos tanto na esfera do direito penal quanto na órbita civil.

A regra contida no art. 252 do CTB proíbe a condução do veículo com apenas uma das mãos estando a outra a segurar aparelho telefônico. Essa conduta, por se tratar de infração gravíssima, sujeitará o condutor à perda de 7 pontos em sua CNH, além de elevada multa.

Consequências sérias advirão caso ocorra acidente de trânsito estando o condutor a falar ao celular e usando apenas uma das mãos ao conduzir o veículo. Neste caso, poderá incorrer no delito de lesão corporal culposa ou homicídio culposo, na hipótese de um desses resultados. As penas são as cominadas nos arts. 303 (detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor) e 302 do CTB (detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor).

Para além das consequências de natureza criminal, há que se enfatizarem os desdobramentos de tal conduta na esfera do direito civil, tais como a obrigação de indenizar o dano decorrente de sua conduta.

O motorista que ao conduzir veículo ao mesmo tempo fala ao celular está irrefutavelmente assumindo o risco de causar dano a outrem, eis que é conhecida dos condutores a regra que proíbe a direção do veículo nessas circunstâncias, conhecidas também são as suas consequências. Ademais, trata-se de crime de perigo, bastando para a consumação a comprovação da situação de risco para a vida ou a saúde de outrem em razão da conduta do agente. Assume, pois o motorista, o risco de causar evento danoso enquanto utiliza-se de aparelho celular ao tempo em que conduz um veículo, pelo que poderá estar incurso na sanção estabelecida no art. 132 do estatuto repressivo: detenção, de três meses a um ano.

A justiça federal do Pará impôs pena de reclusão de oito anos de reclusão ao motorista que ao falar ao celular atropelou e matou uma policial federal. Essa decisão consiste em um marco importante na punição eficaz do condutor que assim agindo assume o risco de produzir a morte de uma pessoa.

Ocorrendo o acidente de trânsito em tais circunstâncias, este pode ocasionar diversas espécies de danos para as vítimas, prejuízos materiais e imateriais podem surgir.

Em um primeiro momento lembremos que existe um seguro obrigatório que todos os proprietários de veículos automotores devem pagar anualmente, o chamado DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre). Esse seguro possui um caráter social e visa indenizar as vítimas de acidentes de trânsito, sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre.

O DPVAT oferece coberturas para três naturezas de danos: morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

Independentemente do recebimento ou não dos valores advindos do DPVAT, a vítima do acidente ou os seus herdeiros, estes últimos a depender do caso concreto, podem ajuizar ação de indenização perante o Poder Judiciário e pedir a condenação do causador do acidente ao pagamento de todos os prejuízos ocasionados. Contudo, a jurisprudência entende que o valor recebido a título de DPVAT deve ser deduzido da indenização por danos materiais.

É possível concluir que um motorista que dirige e ao mesmo tempo utiliza o telefone celular está a cometer um ato ilícito, nos termos do art. 186 do código civil. Se dessa ação de dirigir desatento por causa do uso do celular gerar prejuízo a alguém, tem-se, que o art. 927, caput, do Código Civil dita que o causador desse dano deve repará-lo, ou seja, pagar as devidas indenizações.

Para que seja devido o dever de indenizar importante salientar que o nexo causal ou nexo de causalidade também deve estar presente. Assim, o dano deve ser proveniente daquele acidente causado pelo motorista infrator. Nesses casos estamos lidando com uma responsabilidade civil subjetiva, ou seja, há que se analisar a presença de culpa ou dolo no caso concreto.

Para a jurisprudência majoritária, quando se tratar de acidente automobilístico, o proprietário do veículo responde solidariamente pelos atos culposos de terceiro que o conduz, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, uma vez que, sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros. Assim, provada a responsabilidade do condutor, o proprietário do veículo fica solidariamente responsável pela reparação do dano, como criador do risco para os seus semelhantes.

Para além das consequências jurídicas, sejam elas de natureza administrativa, criminal ou civil, há que se ter como prioridade a educação para o trânsito, a fim de que os novos motoristas se conscientizem de que seu papel é relevante na construção de uma sociedade menos hostil e refratária às das regras de trânsito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **AgInt no REsp 1256697/SP**, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 16/05/2017, DJe 19/05/2017. Disponível em: < <http://www.stj.jus.br>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. **Apelação Cível 1.0701.14.007019-7/001**, **Relator(a)**: Des.(a) Oliveira Firmo , 7ª CÂMARA CÍVEL, julgamento em 24/04/2018, publicação da súmula em 03/05/2018. Disponível em: < <http://www.tjmg.jus.br>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de Direito Civil**: responsabilidade civil. Salvador: Editora JusPodivm, 2014. v.3.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**: responsabilidade civil. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2016. v.4.

MARCÃO, RENATO. **Crimes de trânsito**. Anotações e interpretação jurisprudencial da parte criminal da Lei n. 9.503, de 23-09-1997. Saraiva: São Paulo. 2014.

NUCC, Guilherme de Souza. **Leis penais e processuais penais comentadas**. v.2. 9.ed. Forense: São Paulo. 2016.

BRASIL. Ministério das comunicações. **Dados**. Brasil: Agência Nacional de Telecomunicações, 2018. <http://www.anatel.gov.br/dados/destaque>, acesso em 19 mai. 2018.

MARTINELLI, João Paulo Orsini, BEM, Leonardo Schmitt de. Críticas necessárias às modificações no Código de Trânsito Brasileiro. **Revista Consultor Jurídico**. São Paulo,

2018. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2018-jan-13/opinio-criticas-necessarias-modificacoes-codigo-transito>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

CELULAR é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil, diz pesquisa: Celular é a terceira maior causa de mortes no trânsito no Brasil. **Jornal Hoje**. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/semana-nacional-transito/noticia/celular-e-a-terceira-maior-causa-de-mortes-no-transito-no-brasil-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso: 07 jun. 2018.

CAVALCANTE, Márcio André Lopes. Qual infração de trânsito pratica o condutor que se recusa a fazer o teste do "bafômetro" e/ou os exames clínicos? **Buscador Dizer o Direito**, Manaus, 2018. Disponível em: <<https://www.buscadordizerodireito.com.br/jurisprudencia/detalhes/7ec0dbeee45813422897e04ad8424a5e>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

OAB Rio de Janeiro. **Usar celular e matar no trânsito é crime doloso**. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: < <http://oab-rj.jusbrasil.com.br/noticias/100282748/usar-celular-e-matar-no-transito-e-crime-doloso>>. Acesso em 07 mai. 2023.