

## NOVAS SANÇÕES PARA A IRRESPONSABILIDADE NO TRÂNSITO

*Arthur Henrique Assunção Magalhães<sup>1</sup>*

### **Resumo:**

Recentes decisões do Superior Tribunal de Justiça, Corte responsável por uniformizar a interpretação da lei federal em todo o Brasil, tem inovado positivamente em aspectos que impõem novas consequências em decorrência das irresponsabilidades praticadas pelos condutores no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Responsabilidade civil. Uniformização de jurisprudência. Condutores. Penalidades cíveis.

### **Introdução:**

As responsabilidades geradas por condutas divergentes na legislação de trânsito estão ultrapassando os aspectos das punições largamente conhecidas na esfera administrativa (medidas administrativas, multas e demais penalidades) e criminal (crimes de trânsito). Recentes julgados do Superior Tribunal de Justiça - STJ, órgão máximo de uniformização do entendimento das leis federais, o que inclui a Lei n.º 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro – CTB, têm gerado novas consequências aos condutores e proprietários de veículos automotores.

Recentemente no julgamento do REsp n.º 1749954/RO<sup>2</sup>, julgado em 26/02/2019, o STJ reconheceu a culpa presumida do condutor que se encontrava em estado de embriaguez. No caso, o condutor de uma motocicleta, na cidade de Porto Velho, Rondônia, no dia 02/06/2013, atropelou um pedestre, causando-lhe ferimentos graves. A perícia do acidente não concluiu o local exato do atropelamento, se sobre a calçada, ao lado do meio fio ou no centro da faixa de rolamento. Porém, uma coisa ficou comprovada: o condutor dirigia a motocicleta sob efeito de álcool, o que ficou constatado pelo teste do etilômetro (0,97 mg/l), e ensejou o recolhimento da CNH e a prisão em flagrante pelo crime do art. 306 do CTB.

Acionado em ação judicial de reparação de danos pela vítima, o condutor imputou ao pedestre a culpa exclusiva pelo atropelamento, afirmando que o transeunte perambulava pela rua, em local de iluminação precária, colocando-se em situação de risco. No juízo de primeira instância a decisão foi favorável ao condutor, mas em recurso apresentado ao Tribunal de Justiça de Rondônia - TJRO a decisão foi favorável ao pedestre. Não satisfeito, o motociclista recorreu ao STJ na tentativa de impor novamente a culpa exclusiva à vítima, apontando que o mero ato de dirigir sob efeito de álcool não caracterizaria sua responsabilidade pelo acidente.

---

<sup>1</sup> Agente de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, bacharel em Direito, pós-graduado em Direito Processual Penal, Mestrando em Direito, Ciências, Instituições e Desenvolvimento pela Universidade  
<sup>2</sup> STJ. REsp 1749954/RO, Rel. Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, TERCEIRA TURMA, julgado em 26/02/2019, DJe 15/03/2019

Ante a impossibilidade de se definir o local exato em que a vítima foi atropelada, ponto fundamental para a apuração das responsabilidades do condutor e do pedestre, a decisão que prevaleceu ao final foi no sentido de reconhecer a culpa presumida do condutor que se encontrava em estado de embriaguez, eis que com essa conduta colocou em risco a incolumidade física das pessoas que circulavam nas vias.

Embora se trate de caso que envolva diretamente um dos principais fatores causadores de acidentes de mortes no Brasil e no mundo, a alcoolemia não foi o único ponto considerado para a decisão. Antes, porém, fora considerado a relação existente entre o regramento de responsabilidade civil previsto no Código Civil e as normas que regem o comportamento de todos os atores do trânsito, estabelecido no CTB. Deste modo, restou incontroverso na decisão que o desrespeito às normas de trânsito pode repercutir na responsabilização civil do infrator, caracterizando a culpa presumida daquele que comprovadamente desobedeceu a regra administrativa do CTB.

Apenas para citar, mas sem a pretensão e a responsabilidade de explorar profundamente todos os aspectos jurídicos considerados na inovadora decisão, o entendimento aplicado ao caso é fruto da construção jurídica denominada Tese da Culpa da Legalidade. Segundo a Tese, é possível reconhecer a culpa sempre que o agente violar dever jurídico imposto em norma jurídica regulamentar, no caso, o Código de Trânsito Brasileiro. Isto não significa que toda infração de trânsito vá gerar a responsabilidade, mas apenas aquelas aptas a produzir o resultado danoso, como no caso, a alcoolemia e o acidente.

### **Normas gerais de circulação e conduta: princípio da confiança.**

Conforme destacado acima, a alcoolemia em si não foi o único fundamento para a responsabilização, mas sim considerada dentro do contexto das normas gerais de circulação e conduta, como a que impõe responsabilidade a todos os condutores de ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito (art. 28 do CTB). Este artigo pode ser considerado a base mais forte em nossa legislação para a aplicação do princípio da confiança, segundo o qual todas as pessoas devem utilizar as vias públicas respeitando a legislação e seguras de que o outro age da mesma forma.

“O subsistema social do tráfego viário exige o respeito a regras de observância generalizada, sem o qual se enfraquece o princípio da confiança (aqui entendido, conforme o pensamento de Roxin, como princípio de orientação capaz de indicar os limites do cuidado objetivo esperado ou do risco permitido), indispensável para o bom funcionamento do trânsito e a segurança de todos.”<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> STJ. REsp 1.485.830-MG, Rel. Min. Sebastião Reis Júnior, Rel. para acórdão Min. Rogério Schietti Cruz, Terceira Seção, julgado em 11/3/2015, DJe 29/5/2015.

Ao ingressar com o seu veículo na via, o condutor deve obedecer às normas e confiar que os demais também as obedecem. Contudo, a conduta humana é falível, sujeita a erros, esquecimentos e desvios, os quais quando cometidos em ambiente público podem causar danos ao autor do erro e a terceiros, como no caso do atropelamento na capital rondoniense.

Neste sentido, diversos estudos científicos apontam para a direta relação do álcool como fator de alteração das faculdades psicomotoras<sup>4</sup> e diminuição dos reflexos mínimos necessários para a condução de veículos em via pública, trazendo riscos não apenas ao condutor, mas, também aos demais agentes que atuam no trânsito. Neste ponto foi destacado outra norma de circulação e conduta básica que determina, em ordem decrescente, que os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres (§2º do art. 29 do CTB), parte mais frágil das relações estabelecidas no trânsito.

Lembrando ainda outra regra básica de circulação e conduta, tendo em vista que o acidente ocorreu no período noturno e próximo a calçada, os Ministros do STJ consideraram que o condutor deixou de guardar distância lateral em relação ao bordo da pista, considerando no momento a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas (art. 29, II do CTB).

Assim, havendo a presunção de culpa pelo descumprimento de norma diretamente ligada ao resultado causado (normas gerais de circulação e conduta e alcoolemia), caberia ao motociclista comprovar que não houve qualquer ligação entre o fato de estar alcoolizado e o resultado atropelamento, como por exemplo, comprovar a culpa exclusiva da vítima (*se jogar na frente dos veículos de forma abrupta*) ou caso fortuito ou força maior (*desviar da queda repentina de uma árvore causada por temporal ou defeito mecânico inesperado na motocicleta*), o que no caso não ocorreu.

No voto que conduziu o julgamento, o Excelentíssimo Ministro Marco Aurélio Bellizze evidenciou também o que chamou de “deletérios efeitos causados pelo consumo de bebidas alcoólicas em nossa sociedade, de impactos avassaladores não apenas na vida das vítimas e de seus familiares, mas também no seio da coletividade”. Assim, o alto grau de embriaguez (três vezes superior ao índice criminal na legislação brasileira), destacou, é “catalisador de intensa insegurança no trânsito e dotado de alto grau de reprovabilidade social, denota, indiscutivelmente, culpa gravíssima pelo evento danoso em comento.”

---

<sup>4</sup> **Salvar VIDAS** – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde; 2018. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO., pg. 31/32.

**Beber e Dirigir:** manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde. Genebra, Global Road SafetyPartnership, 2007, pg. 31.

**Álcool e direção** / ANDI – Comunicação e Direitos, Organização Pan-Americana da Saúde, Ministério da Saúde. --- Brasília, DF, 2014.

**Segurança no trânsito nas Américas.** Washington, DC : Organização Pan-Americana da Saúde OPAS, 2016. ISBN 978-92-75-71912-1

## **O caso dos seguros de automóveis:**

Outro caso importante sobre o tema responsabilidade civil e normas gerais de circulação e conduta é o entendimento já consolidado também no Superior Tribunal de Justiça<sup>5</sup>, no sentido de que, no seguro de automóvel, é lícita a cláusula contratual que prevê a exclusão da cobertura securitária quando comprovado pela seguradora que o veículo sinistrado foi conduzido por pessoa embriagada ou drogada. Ou seja, ao acionar a seguradora para o pagamento, por exemplo, do prêmio total de um veículo envolvido em acidente de trânsito avaliado como “perda total”, desde que previsto em contrato, a seguradora se exime de pagar o segurado se constatar que o condutor do veículo estava dirigindo sob efeito de álcool ou drogas.

Com efeito, nos contratos de seguros de automóveis, a direção de veículo por pessoa que tenha consumido bebida alcoólica incrementa o risco da ocorrência de fatos que coloquem o bem (veículo) em situação vulnerável, tendo em vista a alteração da capacidade psicomotora provocada pelos efeitos deletérios do álcool. Cientes desse entendimento, a maioria das seguradoras (para não dizer todas pela impossibilidade de certificar todos os contratos de todas as seguradoras que operam no país) estão dispondo em seus contratos a cláusula de ressalva para o não pagamento do seguro quando comprovado que o condutor se colocou em condição de risco, além daquelas suportadas pelo contrato.

## **Certificação da capacidade psicomotora do condutor:**

Importante destacar, tanto no caso da responsabilidade civil por danos oriundos de acidente de trânsito, quanto no caso de não pagamento de seguro de automóvel, a importância da produção das provas pelo agente da autoridade de trânsito, responsável direto por, no momento da abordagem, fazer a coleta da prova corretamente, seja por teste do etilômetro ou por termo de constatação, dependendo das circunstâncias do caso concreto. Não fosse o teste do etilômetro prontamente realizado pelos agentes da autoridade de trânsito na noite de 02/06/2013 em Porto Velho, acusando quantidade três vezes superior ao índice criminal, certamente os eminentes julgadores do TJRO e do STJ não teriam elementos probatórios para decidir no sentido de imputar a culpa presumida.

Assim, cabe ao agente da autoridade de trânsito que atenda a ocorrência o dever de prontamente certificar a capacidade psicomotora dos condutores, avaliando pelos meios que a legislação lhe autoriza (etilômetro ou termo de constatação) se há alteração da capacidade psicomotora por influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. Assim, havendo o preenchimento do auto de infração com fundamento no art. 165 do CTB, ainda que não configure o tipo penal do art. 306 do CTB (quando índice for abaixo de 0,33 mg/l), a seguradora poderá usar como prova o auto de infração para comprovar que o condutor incrementou o risco previsto no contrato de seguro do automóvel.

---

<sup>5</sup> STJ. Jurisprudência em Teses, n.º 116, item 9, de 14 de dezembro de 2018.

O mesmo não ocorre, todavia, se houver o preenchimento do auto de infração com fundamento no art. 165-A (recusa ao teste) eis que é infração autônoma sem relação, em tese, com a circunstância do condutor estar dirigindo sob influência de álcool ou drogas<sup>6</sup>.

### **Considerações finais:**

Desta forma, tanto o julgado recente da Terceira Turma do STJ, que imputou culpa presumida pelo acidente ao condutor que desrespeitou diversas normas de circulação e conduta, dentre as quais dirigir sob influência de álcool, quanto o tema da isenção do pagamento de prêmio nos seguros de automóveis (desde que previsto em contrato) quando comprovado que o condutor dirigia sob o efeito do álcool, representam importante evolução na interpretação do Superior Tribunal de Justiça sobre a legislação de trânsito em benefício da sociedade brasileira. As decisões imputam aos condutores efeitos cíveis por descumprimento do dever de cuidado e de segurança no trânsito. Como acentuado nos julgados, o condutor coloca em risco a incolumidade física das pessoas que circulam nas vias e potencializa a ocorrência de acidentes de trânsito.

Em sociedade o indivíduo racional pauta sua conduta pelos incentivos ou desincentivos decorrentes do seu comportamento. Se a política legislativa de segurança no trânsito é no sentido de prevenir os riscos da embriaguez ao volante mediante fiscalização que permita identificar condutores que estejam dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa (teste do etilômetro ou termo de constatação), deve a lei prever e os tribunais imputarem consequências que persuadam o indivíduo ao comportamento desejado pela norma<sup>7</sup>. Em trânsito, a mudança que se faz da saúde para a doença é, talvez, a mais rápida e imprevisível de todas as outras circunstâncias de que risco que a vida cotidiana oferece<sup>8</sup>, merecendo, portanto, maior atenção do poder público.

Destarte, a opção política pela criação das diversas regras acima citadas visa a modificação do panorama social, o que somente será possível pela mudança do comportamento dos atores, neste caso, dos condutores, por serem os principais responsáveis pelos acidentes<sup>9</sup>. A contingência social do trânsito e o combate aos efeitos indesejados, quais

---

<sup>6</sup> **STJ**. REsp 1677380/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 10/10/2017, DJe 16/10/2017.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.779.943 - RJ (2018/0302090-3). Relator Ministro SÉRGIO KUKINA, 10/12/2018. **TJDF**. Acórdão n.1153188, 07055100620188070016, Relator: JOÃO LUÍS FISCHER DIAS 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do DF, Data de Julgamento: 20/02/2019, Publicado no DJE: 01/03/2019.

Acórdão n.1137338, 07496774520178070016, Relator: ARNALDO CORRÊA SILVA 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do DF, Data de Julgamento: 14/11/2018, Publicado no DJE: 21/11/2018.

<sup>7</sup> **STJ**. REsp 1677380/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 10/10/2017, DJe 16/10/2017.

<sup>8</sup> **HONORATO**, Cássio Mattos. Álcool, trânsito seguro e proibição do retrocesso social. RT 935, ano 102, p. 183-239, set. 2013.

<sup>9</sup> **CARNEIRO**, Frederico de. Moura. Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito. Brasília, 2018. Dissertação de Mestrado, UnB. “Em pesquisa realizada nos Estados Unidos, entre 2005 e 2007, 94% dos 5.470 acidentes de trânsito analisados foram causados predominantemente pelo fator humano (US Department of Transportation, 2015).” – pg. 26.

sejam, acidentes, mortes, custos hospitalares, custos previdenciários, congestionamentos, dentre outros, guardam relação direta com o comportamento humano.

Neste contexto, a forma como o comportamento humano é modificado no contexto do trânsito tende a ser resultante das consequências reforçadoras ou punitivas recorrentes contidas na norma e na fiscalização do seu cumprimento<sup>10</sup>, o que demanda estudo da matéria sobre novas vertentes. Assim, considerando ainda que os interesses das pessoas que participam do trânsito não são os mesmos e entram necessariamente em conflito<sup>11</sup>, a aplicação das motivações aversivas dirigidas aos condutores tende a direcionar a sua forma de agir no sentido estabelecido pelas regras, por força da dissuasão. As sanções previstas aos condutores, seja de qual natureza for, são formas de punições para o controle do comportamento no trânsito<sup>12</sup> em benefício do interesse público.

Neste sentido, dentro da cadeia de incentivos e motivações aversivas previstas na legislação e corroboradas pelo Tribunal responsável pela última palavra na interpretação da legislação infraconstitucional (STJ), para o condutor que insiste em desrespeitar deliberadamente as normas de segurança viária, além das conhecidas penalidades administrativas (infrações de trânsito) e criminais (crimes de trânsito), há também as novas consequências acima expostas, as quais passaremos a denominar de “*sanções cíveis*” no trânsito. Tais penalidades ou repercussões podem não ser tão evidentes ao condutor à primeira vista, mas são efeitos extremamente importantes para, em conjunto com as regras já largamente conhecidas, impor aos atores do trânsito motivações aversivas em prol da mudança de comportamentos de risco visando a efetiva promoção do trânsito seguro.

Buscando torná-las mais objetivas aos condutores formulamos as seguintes premissas: (a) todo condutor envolvido em acidente de trânsito que tenha desobedecido as normas de circulação e conduta, desencadeando resultado danoso, poderá ter contra si a presunção de culpa pelo dano causado e a responsabilidade de indenização; (b) o proprietário de veículo segurado, ora dirigido por condutor sob influência de álcool no momento do sinistro, desde que previsto cláusula de ressalva no contrato de seguro do automóvel, ficará sem o pagamento da apólice do seguro.

Até então desconhecidas, as consequências aqui tratadas precisam ser levadas ao entendimento dos condutores e proprietários de veículos em todo o país para que repensem suas atitudes antes de dirigir, muito antes da necessidade de se discutir o tema em processos judiciais decorrentes da apuração da responsabilidade civil de um acidente de trânsito, preferencialmente antes de causar lesão ou a morte de si ou terceiros. Os estudos técnicos comprovam os riscos. Os números comprovam os custos sociais. Cabe, portanto, aos atores do trânsito, impulsionados pelo poder público e fomentados pela sociedade civil organizada, reconhecer que no trânsito, o sentido é a vida.

---

<sup>9</sup> **BOTTESINI**, Giovanni e Christine Tessele Nodari. Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas. Revista Transportes, v.19, n.1, 2011. ISSN: 2237-1346 (online).

<sup>10</sup> **AGUIAR**, Julio Cesar. Teoria analítico-comportamental do direito: para uma abordagem científica do direito como sistema social funcionalmente especializado. Porto Alegre. Ed. Núria Fabris, 2017, pg. 22.

<sup>11</sup> **ROZESTRATEN RJA**. A psicologia Social e o trânsito. Psicol. Cienc. Prof. 1986; 6(2): 22-23.

<sup>12</sup> **CRAMTON**, Roger C., "Driver Behavior and Legal Sanctions: A Study of Deterrence" (1969).Cornell Law Faculty Publications.Paper 932. <http://scholarship.law.cornell.edu/facpub/932>.