Há reflexos da nova lei de trânsito no direito do seguro?

Arquivo

Ernesto Tzirulnik, autor deste texto, pertence à comissão jurídica de S&R

Seria necessário um estudo de envergadura para que o objeto deste artigo fosse realmente versado. Não o fizemos.

A nova lei, assim como aquela outra anterior que havia extirpado a denunciação à lide nas ações de procedimento sumário, traz o sentido da perplexidade de Camus (1): "...é curioso como vivemos no meio de pessoas apressadas."

Não vai aqui nenhuma crítica à rapidez legiferativa brasileira. Parece-nos que por aqui a mudança legal tem efeito de verdadeira campanha de marketing reguladora do comportamento social, mais do que de direito positivo propriamente. A propaganda do advento legal é um instrumento psicossocial e contribui, até mesmo, para dar eficácia ao direito positivo.

Lei e penas pecuniárias transformaram rapidamente São Paulo numa das cidades do mundo onde mais se utiliza o cinto de segurança.

O Código do Consumidor despertou reclamações que muito bem poderiam ser articuladas a partir do direito precedente.

A supressão da possibilidade de denunciação à lide dos seguradores de responsabilidade civil automobilística nas ações sumárias acabou implicando - quem poderia imaginar! - a criação de serviços jurídicos das seguradoras que atuam em prol dos segurados para a solução dos conflitos com terceiros.

Assim por diante, os frutos imediatos da regata legiferativa têm sido "bons" para o cruzeiro social.

Certamente a nova e apressada disciplina legal e incidente sobre a ótica circulação de veículos terá efeitos positivos para o recrudescimento da avantajada infortunística que vem caracterizando o trânsito brasileiro. Tabela de pontos e penas cravadas certamente levarão a um comportamento com intensidade de risco muito menor do que o atual. Nesse aspecto, a lei é "boa".

Porém, será necessário, aos poucos e sem cessar, compatibilizarem-se todas essas mudanças com os princípios vetores do nosso direito. Nem o consumidorismo pode ser admitido a ponto de descaracterizar a estrutura dos diferentes contratos, nem o exílio da denunciação do segurador de responsabilidade civil poderá perpetuar-se autorizando o esvaziamento da garantia que busca prevenir a diminuição do patrimônio do segurado, nem os motoristas poderão ser indefinidamente forçados a confessar dolo para evitar a pena maior que uma falha legislativa atribui à mera culpa.

Cabe, nos limites deste artigo, levantar alguns pontos relevantes para que se tenha uma idéia do que mujetando seus reflexos nos contratos de seguro chamados automobilísticos (cascos e responsabilidade civil).

Examinando as condições gerais padrão das apólices brasileiras do ramo Automóvel, destacaremos o seu item 13 "Perdas de direitos", onde encontram-se as seguintes hipóteses de liberação da obrigação indenizatória a cargo do segurador:

"c - o segurado permitir que o veículo seja dirigido por pessoa que não possua habilitação legal e apropriada para conduzir o veículo segurado"

"e - o sinistro for devido a culpa grave ou dolo do segurado"

Tanto a habilitação quanto a culpa grave sofrem, de certo modo, o impacto da nova lei de trânsito.

O novo Código de Trânsito põe pá de cal sobre a polêmica a respeito da desnecessidade de habilitação para conduzir em vias privadas (condomínios fechados), pois estas são equiparadas a vias públicas (art. 2º, parágr. único). Se a pessoa não habilitada para dirigir o veículo assegu-

rado o estiver conduzindo mesmo sobre *vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas*, ocorrendo o evento danoso, será liberado o segurador da obrigação indenizatória.

Igualmente termina a discussão a respeito da desnecessidade de habilitação para certos *veículos automotores*, como era o caso de certos *ciclomotores* que graças à aplicação da *Convenção de Viena*, admitia-se fossem conduzidos por pessoas não habilitadas e até mesmo inimputáveis no nível da legislação penal. O novo Código exige claramente a habilitação mediante exames oficiais para a condução de todo e qualquer veículo automotor e elétrico, inclusive de duas ou três rodas, assim como estabelece como requisito para a habilitação o *ser penalmente imputável* (art. 140 e ss.).

Não há dúvida de que o condutor do veículo assegurado, no momento do acidente, deverá ser habilitado especificamente para dirigir aquele tipo de veículo. A habilitação da categoria "A", por exemplo, não servirá para a condução do veículo para o qual é exigida a habilitação da categoria "B". É forçoso entender que todas as infrações gravíssimas elencadas nos arts. 162, I a V, 163 e 164 autorizam a incidência da previsão liberatória da alínea "c" do item 13 das *condições gerais* para o seguro do ramo Automóvel.

Seria conveniente que a mesma previsão liberatória contemplasse a própria pessoa do segurado na condução. Tal qual redigida, a previsão atual permite polemizar-se a respeito da liberação ou não do segurador quando o próprio segurado for o condutor e não estiver habilitado. Sugerimos a seguinte redação:

"c - o segurado - assim como seus sócios, diretores, representantes, mandatários, empregados ou prepostos - conduzir(em) ou permitir(em) que o veículo assegurado seja conduzido por pessoa que não possua habilitação oficial ou que, possuindo essa habilitação, não seja da categoria necessária para a condução do veículo assegurado"

A caracterização da *culpa grave* passa a ter um guia mais seguro com a nova lei. Os critérios de gravidade, de multa e de apenamento incorporados ao novo Código podem auxiliar na identificação das situações em que se está diante da *culpa grave*.

Pensamos que no caso do inciso VI do art. 162 (por exemplo, dirigir *"sem lentes corretoras de visão"*) não haverá *culpa grave*, enquanto que no caso do art. 165 (*"dirigir sob a influência de álcool..."*) estará ela caracterizada. A razão dessa diferenciação pensamos poder encontrar-se na multa quintúpla (*"cinco vezes"*) e na *"suspensão do direito de dirigir"*. Logicamente trata-se das infrações que possam ser consideradas *causais* com relação ao acidente.

Os comportamentos causais, à vista da dinâmica normal dos acidentes, que se verificam na oportunidade do sinistro provocando a incidência de multas para infrações *gravíssimas mais a suspensão do direito de dirigir ou a cassação da carteira de habilitação ou da permissão para dirigir* (art. 256 e ss.) revelam a *culpa grave*.

Parece-nos que tais comportamentos seriam os seguintes: a) dirigir alcoolizado ou equivalente (art. 306); b) estar participando de corrida, disputa ou competição não autorizada pela autoridade pública (art. 308).

Em matéria de *responsabilidade civil* - onde tem lugar também as considerações anteriores - que a nova lei traz significativa preocupação.

O criminalista José Roberto Leal de Carvalho, em comentário inédito, observa que a lesão corporal leve enquanto crime de tráfego culposo implica pena mais severa do que o mesmo crime, fora dos limites de incidência do Código de Trânsito, cometido com o elemento subjetivo dolo.

É importante insistir, embora não possa haver polêmica com mínima consistência, que não se pode adotar o critério punitivo do novo Código de Trânsito como guia para a aferição da incidência da excludente ou cláusula liberatória da obrigação de indenizar contida no item 13, *"Perda de direitos", das condições gerais do seguro facultativa de responsabilidade civil do proprietário de veículos automotores de vias terrestres:*

"13.1.5 - o sinistro for devido à culpa grave ou dolo do segurado"

Aqui, a maior dose de pena contida no Código de Trânsito não corresponde à equiparação, quanto mais à suplantação do dolo, mas sim, a uma política criminal vocacionada ao recrudescimento da infortunística na circulação de veículos.

Com relação ao subitem transcrito, também sugerimos alterar sua redação, embora independentemente de nova lei:

"13.1.5 - o sinistro for devido ou se para sua verificação houver concorrido culpa grave ou dolo do segurado, seus sócios, diretores, representantes, mandatários, empregados ou prepostos".

Finalizando, podemos observar que praticamente nenhum significativo reflexo da nova lei de trânsito pode ser identificado no direito securitário. Na sinistralidade, porém, efeitos confortadores devem ser esperados. Afinal, o disparo acidental de uma metralhadora pune menos do que um acidente de tráfego.

(1) O avesso e o direito, Record, 3ª ed., Rio, p. 109