

## O USO DE MÍDIAS NOS AUTOMÓVEIS: UMA ANÁLISE CRÍTICA DA LEGISLAÇÃO

*THE USE OF MEDIAS WHILE DRIVING:  
A CRITICAL ANALYSIS OF LAW*

---

JOSÉ ONILDO TRUPPEL FILHO<sup>1</sup>  
SILVIO SERAFIM DA LUZ FILHO<sup>2</sup>

---

### RESUMO

Essa pesquisa teórica tem por objetivo identificar na legislação de trânsito o tratamento dado ao uso das tecnologias nos veículos automotores do tipo automóvel e que interfiram na atenção do condutor, fator preponderante para a segurança no trânsito. Constatou-se que a legislação trata de maneira diferenciada os acessórios que podem eventualmente auxiliar na condução e localização do automóvel daqueles que são meramente para entretenimento. A discussão do presente tema e a aplicação desse conhecimento permitem tanto aos motoristas quanto aos legisladores uma compreensão qualitativa da legislação e da finalidade da sua aplicação para a segurança viária.

**PALAVRAS-CHAVE:** *Mídias. Segurança no trânsito. Legislação.*

- 
- 1 Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Engenharia e Gestão do Conhecimento – EGC/UFSC. Graduado em Direito (Univali, 1998) e Formação de Oficiais (PMSC, 1993). Especialista em Direito e Gestão de Trânsito (Cesusc, 2008) e em Gestão de Segurança Pública (Unisul, 2010). Professor e Coordenador do Curso Superior de Tecnologia em Segurança no Trânsito da Unisul. Tenente Coronel da PMSC. E-mail: jose.truppel@unisul.br
  - 2 Graduado em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUC/PR. Mestre em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. Doutor em Educação pela Universidade de São Paulo – USP. Professor visitante na UFSC no Programa de Pós-Graduação em Engenharia e Gestão do Conhecimento da Universidade Federal de Santa Catarina – EGC/UFSC. E-mail: silvioserafim@bol.com.br

## ABSTRACT

This theoretical research aims to identify how traffic law treats the use of technology while driving automotive vehicles, focusing on automobile, as the use of these types of gadgets may interfere with driver's attention, an important factor for traffic safety. It was found that the legislation treats different those accessories that can eventually assist the driver to conduct and locate the automobile from those that are merely for entertainment. The discussion of this topic and the application of this knowledge allow drivers and lawmakers a qualitative understanding of the law and the purpose of its application for road safety.

**KEYWORDS:** *Media. Traffic safety. Legislation.*

## I INTRODUÇÃO

A cada dia novas tecnologias são agregadas aos automóveis. Várias dessas tecnologias que estão disponíveis ajudam na dirigibilidade, das quais podemos citar o sensor de chuva, sensor de marcha à ré, o sensor de aproximação frontal, entre várias outras. No entanto, há outras tecnologias, principalmente as mídias, que estão sendo disponibilizadas nos automóveis, e tiram, do condutor, a atenção necessária à dirigibilidade.

Sabe-se que os automóveis caminham, a passos largos, para serem autônomos em seus deslocamentos, apenas levando as pessoas em seu interior com um destino pré-programado. Porém, enquanto isso não acontecer, é imprescindível que o condutor do automóvel se mostre disponível para prestar a atenção necessária nos deslocamentos, a fim de que ocorram com segurança.

“[...] o condutor é responsável pelo seu veículo e por tudo o que possa resultar de sua conduta ao dirigir. Assim, deve o condutor dirigir atentamente, conscientizando-se de todas as precauções possíveis a fim de evitar acidentes e não obstruir o trânsito.” (RIZZARDO, 2008, p. 114)

A atenção para dirigir é uma determinação contida no art. 28 da Lei nº 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB: “art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.” (BRASIL, 1997)

Pode-se entender com isso que o CTB acata a ideia de que o condutor do automóvel deve dispensar todo o cuidado quando estiver desenvolvendo esta tarefa, qual seja, dirigir.

Mitidiero (2005, p. 319) concorda com esse posicionamento proposto pela legislação, quando comenta tal artigo do CTB:

Nesses arroubos de “atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito” ela, regra, constitui-se em princípios de direção defensiva e da condução dirigida. Do primeiro, é chama viva quando o condutor dedica a sua atenção e cuidados no tocante a sua própria segurança, bem resolvendo situações conflituosas e prevenindo acidentes viários. Do segundo, é artífice quando o condutor, sem que envolvido em conflitos, comporta-se com atenção e age com cuidado, bem controlando a situação de trânsito, erradicando, o quanto possível, riscos e perigos.

Essa atenção dedicada quase que exclusivamente ao trânsito perdeu por cerca de dez anos, quando houve uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito – Contran – que concedeu um permissivo, autorizando o uso de localizadores cartográficos com imagem, o conhecido GPS (Global Position System ou Sistema de Posicionamento Global), pelo condutor do automóvel.

É nesse contexto legislativo que se pretende explorar e levantar as regras de trânsito que regem o uso de mídias pelos condutores de automóveis, enquanto estiverem na direção de veículo automotor do tipo automóvel, apresentando algumas importantes percepções acerca do assunto em tela.

## 2 MÍDIAS NOS AUTOMÓVEIS

Antes de se adentrar exatamente nos pontos legislativos a serem inventariados, necessário se faz o registro do que são as mídias que se encontram disponíveis nos automóveis.

Quando se fala em avanços tecnológicos, a interface entre o homem e a máquina, ou seja, o automóvel (*Human-Machine Interface – HMI*), é o primeiro ponto a ser observado e a dedicação das montadoras a esse viés tem se tornado a grande preocupação por parte de suas equipes de desenvolvimento.

Prova desse interesse é que a montadora GM, por exemplo, equipa seus automóveis desde 2009 com o módulo de telemática *OnStar*. Mais recentemente, a Ford passou a utilizar o sistema *Sync*, a Hyundai o sistema *Blue Link*, BMW com o *iDrive* e a Mercedes-Benz, bem como a Lexus, com sistemas semelhantes. (ANJOS, 2011, p. 95)

Compõem esses sistemas, entre outros aplicativos, os de emergência de acidentes, de socorro, de ajuste de pequenas panes, mas um em especial que chama a atenção: a utilização de mídias, como a interação com o celular e com o GPS. (ANJOS, 2011, p. 96)

Assim, considerar-se-á para esta pesquisa todas as mídias que exigem algum tipo de interação com o condutor do automóvel, como os aparelhos de multimídia que integram rádio, CD, DVD, GPS, câmera de marcha a ré e *Bluetooth*, para acesso de informações e uso de celular (*smartphone*).

### 3 NORMAS GERAIS

A normatização de trânsito no Brasil é realizada, principalmente, de duas formas que se complementam. A primeira delas é realizada de maneira direta pela lei, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, que foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. A segunda cabe ao Contran – Conselho Nacional de Trânsito – que, por intermédio de resoluções, tem o poder de complementar a legislação de trânsito naqueles pontos em que houve um permissivo legal, ou seja, onde o legislador expressamente assim permitiu.

É importante deixar claro que ao Contran cabe apenas complementar a lei de trânsito, dada a dinamicidade das tecnologias e da evolução da sociedade, aplicando aos veículos, condutores e administradores ajustes às regras para novos acessórios que são desenvolvidos. Não pode o Contran inovar a lei maior, o CTB, pois é aquela que emergiu do Congresso Nacional e que foi devidamente promulgada pela Presidência da República.

Assim, o CTB determina logo em seu art. 1º, quando no §2º descreve: “§ 2º 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.” (BRASIL, 1997)

Como se lê, o trânsito seguro é um direito de todos e, da mesma forma, a segurança também deve ter a colaboração de todos que circulam nas vias.

Logo que o CTB começa a determinar as regras para a circulação de pessoas e veículos em vias abertas à circulação, isso no art. 26, já se fixam pontos imprescindíveis para a segurança da circulação, assim destacados:

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - **abster-se de todo ato que possa constituir perigo** ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas; [...] (BRASIL, 1997 – Grifamos)

Para Arnaldo Rizzardo (2008, p. 113), esse inciso I do art. 26 é uma regra geral de conduta, que abrange inúmeros casos que podem por ele ser atingido, citando alguns: “no inciso I, proíbe-se a prática de atos perturbadores do trânsito, tais como desviar propositadamente a atenção dos motoristas, (...); realizar, o motorista, manobras perigosas (...)”.

Ordeli Savedra Gomes (2008, p. 34), ao comentar o art. 26 do CTB, afirma que: “Se as pessoas, em qualquer situação possível de ocuparem no trânsito, se abstiverem de atitudes perigosas, adotando um comportamento adequado e educado, esta regra inicial seria excelente para termos segurança no trânsito.”

Trata-se, assim, de uma regra inicial e muito mais geral, que tem sua importância, já que determina a necessidade de se abster a causar perigo e isso remete diretamente à necessidade de estar concentrado ao que se propõe a realizar, ou seja, conduzir um automóvel.

A importância que o legislador deu para a necessidade de atenção na condução do automóvel é tamanha que chegou a criar um artigo apontando como infração dirigir sem a atenção necessária para o trânsito: “Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança: Infração - leve; Penalidade – multa”. (BRASIL, 1997)

Segundo considerações de Arnaldo Rizzardo (2008, p. 384), a atenção é fator preponderante para a segurança no trânsito, apontando algumas ações que podem ser consideradas como estar sem essa necessária atenção:

A falta de atenção ou de cuidados indispensáveis à segurança manifesta-se em atitudes como a de dirigir olhando para os lados, conversar animadamente com os acompanhantes, manter o rádio ou o aparelho de som com volume exageradamente alto, realizar movimentos irregulares, passar de um lado para outro da pista, frear bruscamente, trafegar em ziguezague, empinar motocicletas, inflitir para os lados sem sinalizar, conduzir o veículo em posição indefinida ou quase no centro da pista, e não no lado apropriado.

Vários dos apontamentos feitos pelo citado autor dependem, é claro, de o trânsito estar fluindo dentro de sua normalidade, uma vez que, por exemplo, uma freada brusca pode ser plenamente justificada se houver uma

parada repentina de todo o fluxo de veículos. Nesse caso, não há como se aplicar os princípios de desatenção ou falta de atenção referenciados.

Pinheiro e Ribeiro também entendem que o citado artigo do CTB é uma determinação de prudência para os condutores de automóveis:

O dever estabelecido representa nada mais do que uma regra geral de prudência, pois “dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito” engloba quase tudo quanto deva ser estabelecido para evitar acidente; o motorista que se ativesse ao texto legal estaria a salvo da culpabilidade. (2000, p. 298)

Nesse mesmo sentido é o entendimento de Waldyr de Abreu (1998, p. 15), quando afirma que o principal foco do artigo é a segurança:

Temos insistido na relevância máxima da segurança em questões de trânsito. É o bem jurídico mais presente e preservado nas numerosas regras de circulação e na configuração das infrações. Os diferentes riscos contra a segurança têm punições diversas, das mais leves às mais graves. E quando algum procedimento perigoso não tenha sido expressamente previsto, será então enquadrado no art. 169 em comento.

Há assim, por parte dos autores, um entendimento de que o artigo é imprescindível, pois trata da segurança e envolve a atenção do condutor, ponto importante para a direção segura.

Na parte final do comentário citado, Waldyr de Abreu (1998, p. 15) já encaminha para ser este um artigo de reserva, ou seja, que servirá para identificar aquele condutor de automóvel que não dirige com a atenção necessária e coloca a segurança viária em risco. Não especifica exatamente a conduta proibida por parte do motorista, mas sim toda e qualquer manobra que não configure infração já capitulada e possa expor os demais usuários da via ao acidente.

Nesse mesmo sentido é a manifestação de Rizzardo (2008, p. 384), que afirma: “Assim, qualquer atitude que revele imoderação na direção, ou que repugne ao bom senso, ao sentimento de coerência e que evidencie perigo ou probabilidade de acidente, não enquadrado em norma específica, insere-se no art. 169.”

Como se pode observar, o legislador criou um artigo para todos os casos em que a norma não conseguiu identificar como sendo um ponto específico de falta de atenção ao dirigir o automóvel. No entanto, algumas condutas consideradas como perigosas já foram especificamente colocadas dentro da lei de trânsito.

#### 4 CONDUTAS ESPECÍFICAS E PERMISSIVAS

Assim como o CTB criou normas que são utilizadas de maneira geral, também elencou algumas condutas como sendo demasiadamente perigosas para a segurança no trânsito.

Essas foram enumeradas e consideradas mais graves, a ponto de o legislador entender como sendo infração de natureza média ou grave, diferentemente daquela geral, prevista no art. 169 do CTB, que tinha a infração como sendo leve, gerando o menor valor pecuniário previsto para um infrator e condutor de automóvel, descrita no CTB.

Pode-se citar, para início dos estudos, o uso de acessórios geradores de som em volume que não permite ou que retira do condutor a atenção necessária para a direção do automóvel: “Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN: Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para regularização”. (BRASIL, 1997)

Mitidiero (2005, p. 1152), ao comentar o presente artigo, aponta que o som alto também é um denotativo da possível desatenção do condutor, uma vez que assim usado, pode esconder desse motorista outros sons indispensáveis à segurança no trânsito, como vemos:

Os equipamentos não são proibidos de uso e, sim, as suas frequências e seus volumes desarrazoados, prejudiciais à saúde dos utentes das vias, dos moradores lindeiros etc. e contrários à segurança viária (podem abafar sons de buzinas, de motores, ruídos de atrito com o solo, dentre outro, produzidos por veículos, a denotarem suas aproximações; podem distrair o próprio condutor, levando-o à desatenção e a descuidar-se no trânsito, p. ex.).

O quantitativo de volume permissivo para o uso em automóvel foi elaborado pelo Contran, com o apoio do Conama – Conselho Nacional do Meio Ambiente, que é o órgão responsável pelas regras de qualidade ambiental em todo o território nacional.

Trata-se da Resolução Contran nº 204/2006, que tem como escopo a regulamentação do volume e da frequência dos sons produzidos por acessórios utilizados em veículos (automóveis) e estabelece metodologia para medição a ser adotada pelas autoridades de trânsito ou seus agentes, a que se refere o art. 228 do CTB.

Outro bom exemplo de acessórios que tiram a atenção do condutor de automóvel e que exigem ainda mais interação desse é o GPS – sigla em inglês para Sistema de Posicionamento Global –, acessório que até não muito tempo tinha o seu uso questionado, pois não estava entre aqueles permitidos. Aponta-se, então, a evolução legislativa para o presente caso.

No ano de 2003 (cinco anos após o CTB ter entrado em vigor), o Contran editou a Resolução nº 153, a qual passou a considerar o aparelho de GPS como sendo acessório proibido, se permanecesse funcionando depois de o automóvel entrar em movimento. Na ocasião, a resolução apontava que era infração possuir o acessório e a determinava com base no inciso XII do art. 230 do CTB. Além dessa, entendia como sendo outra infração dirigir o automóvel sem atenção, caso o acessório estivesse em uso, com base no art. 169 do CTB. O art. 230, XII do CTB assim descreve: “Art. 230. Conduzir o veículo: [...] XII - com equipamento ou acessório proibido; Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para regularização; [...]”. (BRASIL, 1997)

Bastava ter um equipamento capaz de funcionar a partir do movimento do veículo, que já estaria cometendo a infração de trânsito apontada acima.

A infração prevista no art. 169 do CTB já foi estudada quando se fez a verificação da infração geral, que é o caso. O acessório é proibido e o seu uso era apontado como sendo duas infrações independentes, uma pelo acessório instalado de maneira irregular ou proibida e uma outra pelo seu uso por parte do condutor do automóvel.

No ano de 2006, com o advento da Resolução Contran nº 190, a proibição praticamente se repetiu, senão vejamos:

Art. 2º Fica proibido a instalação em veículo automotor de equipamento capaz de gerar imagens de mapas destinados à orientação do condutor, salvo se:

I - Estiver dotado de mecanismo automático que comute a imagem de mapas para símbolos e/ou áudio que indique a direção, independente da vontade do condutor, quando o veículo estiver em movimento.

II - Instalado exclusivamente como sistema de auxílio a manobras. (BRASIL, 2006)

Nessa versão da norma, agora no ano de 2006, no entanto, verificou-se o desaparecimento da determinação de aplicação do art. 169 do



CTB, permanecendo apenas aquele que enquadra o acessório como sendo proibido, como vê-se: “Art. 4º O descumprimento do disposto nesta Resolução constitui-se em infração de trânsito prevista no art. 230, inciso XII do CTB.” (BRASIL, 2006)

Mais recentemente, no ano de 2007, com a modernização dos veículos, o incremento de novos *softwares* de auxílio nos deslocamentos, bem como de facilitação de acesso às novas tecnologias, houve nova mudança na normatização de trânsito. A Resolução Contran nº 242/2007 passou então a estabelecer como sendo possível a utilização de acessórios geradores de imagem cartográfica – o popular GPS – nos veículos automotores, entre eles o automóvel. Esses acessórios são permitidos para orientar o condutor quando ocorre o deslocamento do automóvel, porém, ainda foram impostas algumas condições:

Art. 2º Os equipamentos de que trata o artigo anterior poderão ser previstos pelo fabricante do veículo ou utilizados como acessório de caráter provisório. § 1º – Considera-se como instalação do equipamento qualquer meio de fixação permanente ou provisória no interior do habitáculo do veículo. § 2º – Os equipamentos com instalação provisória devem estar fixados no pára-brisa ou no painel dianteiro, quando o veículo estiver em circulação. (BRASIL, 2007)

Desde então, o acessório que auxilia na localização e deslocamento do automóvel, facilitando assim a dirigibilidade em regiões desconhecidas por parte dos condutores, fica permitido.

Além desse, poderiam ser elencados vários outros artigos em que o Código de Trânsito Brasileiro apontou como de primaz importância a atenção e os cuidados para com a segurança no trânsito, sendo este o seu “norte”, como bem comenta Gomes (2008, p. 33), quando se refere ao *códex*:

Na íntegra, tem o mesmo sentido da direção segura, da direção perfeita, da direção defensiva, hoje, felizmente, currículo obrigatório na formação de novos condutores de veículos, e aos que forem renovar a Carteira Nacional de Habilitação, que ainda não passaram por tal curso, além das noções de primeiros socorros.

Observa-se, assim, a importância que o CTB deu à segurança, chegando a colocar como sendo de exame obrigatório a necessidade de conhecimento da direção defensiva, para fins de entender a importância do comportamento seguro no trânsito.

No entanto, vários acessórios continuam sendo de funcionamento proibido nos automóveis, assim como o uso de outros por parte do condutor, pois se exige desse a dedicação integral de sua atenção ao trânsito.

## 5 ACESSÓRIOS E CONDOTA PROIBIDOS

Existem outros acessórios que o CTB e o Contran continuam apontando como proibidos, principalmente aqueles geradores de imagens para fins de entretenimento, que somente são permitidos quando o automóvel estiver em movimento, para os passageiros dos bancos traseiros, como se observa na determinação contida no art. 3º da Resolução Contran nº 242/2007:

Art. 3º Fica proibida a instalação, em veículo automotor, de equipamento capaz de gerar imagens para fins de entretenimento, salvo se:

I - instalado na parte dianteira, possuir mecanismo automático que o torne inoperante ou o comute para a função de informação de auxílio à orientação do condutor, independente da vontade do condutor e/ou dos passageiros, quando o veículo estiver em movimento;

II – instalado de forma que somente os passageiros ocupantes dos bancos traseiros possam visualizar as imagens. (BRASIL, 2007)

Com isso, verifica-se a possibilidade de instalação de acessório que permita a visualização de imagens para fins de entretenimento, como shows musicais, filmes e tv, e também que permitem a interação, como os diversos games. Contudo, esses devem ser instalados apenas para que os passageiros dos bancos traseiros assistam ou joguem a partir do momento em que o veículo entre em movimento. Se instalado também para os usuários dos bancos dianteiros (condutor e passageiro), esse acessório deve se desligar ou desaparecer a imagem tão logo o automóvel seja colocado em movimento, sendo que essa ação deve ocorrer independente da vontade dos ocupantes do automóvel.

Normalmente, o funcionamento da tela para os ocupantes dos bancos dianteiros é vinculado ao funcionamento do freio de mão que, quando acionado, permite a visualização da imagem e, ao ser desligado, faz com que as imagens sejam geradas apenas para os bancos traseiros. (PROTESTE, 2012)

Outro acessório que mereceu especial atenção por parte do CTB e vem diretamente ao encontro do que se está trabalhando no presente estudo, foi o uso de fones de ouvido e de aparelho de telefonia celular, hoje, os *smartphones*.

Assim, destaca-se o artigo do CTB o qual se refere ao tema e fora criado especificamente para proibir o uso de fones de ouvidos ligados à aparelhagem sonora do automóvel, ou ainda de telefone celular, reafirmando a necessidade de atenção e cuidado ao trânsito: “Art. 252. Dirigir o veículo: [...] VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular; Infração - média; Penalidade – multa”. (BRASIL, 1997)

Waldyr de Abreu (1998, p. 99) afirma que o artigo é direcionado àqueles que não querem dedicar sua atenção ao trânsito, como se observa:

Assim é por prejudicar a concentração exigível do condutor, quanto à direção do veículo e ao domínio dele todo o tempo. Estudos americanos recentes sobre os telefones celulares têm concluído que a distração provocada ao condutor quanto ao que fala e ouve, ainda é mais perigosa que as dificuldades físicas em manejar o volante, manter o fone de ouvido ou discá-lo. Bem usado o celular pode ser muito útil; mas com o carro devidamente parado ou estacionado, ou em mãos de acompanhante de condutor.

O autor é enfático em colocar a necessidade do condutor do automóvel em dedicar toda a sua atenção à atividade tão importante que é dirigir.

Arnaldo Rizzardo (2008, p. 491) já aponta outras preocupações quando o condutor de automóvel se utiliza de telefone celular:

Já o uso de telefone celular, além de exigir que fique rente ao ouvido, para escutar as transmissões, deverá o condutor utilizar uma das mãos com o aparelho, com prejuízo para a direção. Ademais, a atenção fica dividida entre o interlocutor, o manejo do volante e o movimento do trânsito. Assim, não pairam dúvidas quanto a nocividade do uso durante o tráfego.

Outro autor a comentar o artigo foi Gomes (2008, p. 155), que assim afirma sobre a segunda parte do preceito legal, separando em duas infrações distas, o mesmo dispositivo:

A segunda é quando o condutor se utiliza telefone celular ao dirigir veículo, pois estará diminuindo sensivelmente sua atenção, aumentando consideravelmente a possibilidade de se envolver em acidente de trânsito e dirigindo com apenas uma das mãos, em situação que não a do inciso anterior.

A situação prevista no inciso V, que é o inciso anterior, retro comentada, aponta para a proibição dos condutores dirigirem com apenas uma das mãos, exceto para acionar algum equipamento ou acessório do automóvel

– como exemplo os faróis ou limpadores de para-brisas –, para a troca de marchas ou ainda para realizar sinais regulamentares de braço para a mudança de direção do automóvel. Essas são ações protegidas pela lei, como sendo necessárias para o uso do automóvel, permitindo que o condutor retire uma das mãos do volante.

Em todos os demais casos deve o condutor se abster de retirar uma ou ambas as mãos do volante, e o autor fez questão de apontar como está agasalhada essa conduta pelo inciso VI, o qual está sob comentário.

Em todos os destacados autores, observamos que o principal foco é a segurança no trânsito, seja de quem poderia estar se submetendo ao perigo, assim como aqueles que estão conduzindo o automóvel corretamente e que podem, eventualmente, vir a ser atingidos por condutores que não estão dedicando sua atenção ao trânsito.

## 6 CONCLUSÕES

Foi realizado o levantamento normativo da legislação de trânsito a respeito do assunto proposto, o uso de mídias enquanto na direção de automóvel, as quais retiram do condutor a atenção necessária à segurança do trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB – e as normas complementares introduzidas, principalmente, pelas resoluções do Contran – Conselho Nacional de Trânsito – trazem uma série de registros sobre a necessidade da atenção do condutor quando estiver na direção de automóvel, que requer muito mais atenção, uma vez que nele existe um fator muito mais importante: o movimento do veículo.

Observou-se que o CTB tem como linha fundamental a segurança no trânsito, onde se tem determinações importantes, como a recente exigência feita aos condutores na renovação do documento de habilitação (Carteira Nacional de Habilitação), para a atualização em ações de direção defensiva, a fim de se proteger os usuários do trânsito.

Os acessórios midiáticos, principalmente os de interação, que hoje podem retirar do condutor essa atenção, possuem duas abordagens divergentes, até pelo tipo de interatividade e finalidade que possuem: trata-se, inicialmente, do GPS, que permite essa interação do condutor, principalmente com a tela, disponibilizando informações e ao mesmo tempo indica ao motorista a localização, para que possa efetuar o deslocamento correto

onde estiver trafegando. Esse acessório possui uso permitido, desde que observadas algumas condições.

Por outro lado, existem mídias que se encontram disponíveis nos automóveis, como acessórios que geram imagens de entretenimento (shows, filmes e tv) e interação (vídeo games), bem como aqueles que permitem acesso direto ao celular, os quais são de uso proibido. Esses retiram do condutor do automóvel a atenção necessária para a condução segura, sem haver por parte desses acessórios um retorno para a qualidade do deslocamento, quando se passa a utilizar, ou seja, não auxiliam em nada a dirigibilidade do automóvel. Esses acessórios são categoricamente proibidos pelas normas de trânsito.

Assim, tem-se que a legislação de trânsito no Brasil é bastante restritiva ao uso de acessórios que possam retirar do condutor a atenção necessária para o desenvolvimento da direção segura, penalizando com multa várias condutas nocivas à segurança viária.

É certo que os acessórios ainda devem evoluir bastante e as normas de trânsito também seguem essa evolução de permitir o uso, desde que esses equipamentos justifiquem uma melhoria na qualidade e/ou segurança da direção veicular, como ocorreu com o Sistema de Posicionamento Global, o GPS, que se popularizou e em muito tem ajudado os condutores.

## REFERÊNCIAS

ABREU, W. **Código de Trânsito Brasileiro** – infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais. Rio de Janeiro: Saraiva, 1998.

ANJOS, E. G. P. **A evolução da tecnologia embarcada na indústria automobilística brasileira**. Monografia (Especialização), Engenharia de Processos Industriais, Instituto Mauá de Tecnologia, mimeo. São Caetano do Sul, 2011. Disponível em: <<http://www.maua.br/biblioteca/monografia-cursos/id/16>>. Acesso em: mar. 2015.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm)>. Acesso em: maio 2015.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. **Resolução nº 153**, de 17 de dezembro de 2003. Brasília, 2003. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/download/Consolidadas/cons153.pdf>>. Acesso em: maio 2015.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. **Resolução nº 190**, de 16 de fevereiro de 2006. Brasília, 2006. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/download/Consolidadas/cons190.pdf>>. Acesso em: maio 2015.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – Contran. **Resolução nº 242**, de 22 de junho de 2007. Brasília, 2007. Disponível em <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_242.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_242.pdf)> Acesso em: maio 2015.

GOMES, O. S. **Código de Trânsito Brasileiro comentado e legislação complementar**. 3ª ed. Curitiba: Juruá, 2008.

MITIDIERO, N. P. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

PINHEIRO, G. de F. L. & RIBEIRO, D. **Código de Trânsito Brasileiro interpretado**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.

PROTESTE. **Perigo nos rádios com DVD**. Notícia de 22 de agosto de 2012. Disponível em <<http://www.proteste.org.br/carros/som-para-carro/noticia/perigo-dos-radios-com-dvd>>. Acesso em: maio 2015.

RIZZARDO, A. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 8ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.