



FACULDADE DE ILHÉUS



CESUPI

**COLEGIADO DO CURSO DE DIREITO
COORDENAÇÃO DE TCC
ARTIGO CIENTÍFICO**

**QUANTO VALE UMA VIDA? A RESPONSABILIDADE CIVIL E OS
CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS EM ACIDENTES
DE TRÂNSITO**

**Ilhéus, Bahia
2022**



FACULDADE DE ILHÉUS



CESUPI

**COLEGIADO DO CURSO DE DIREITO
COORDENAÇÃO DE TCC
ARTIGO CIENTÍFICO**

JOELMO SILVA CARVALHO

**QUANTO VALE UMA VIDA? A RESPONSABILIDADE CIVIL E OS
CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS EM ACIDENTES
DE TRÂNSITO**

Artigo Científico entregue para
acompanhamento como parte integrante
das atividades de TCC II do Curso de
Direito da Faculdade de Ilhéus.

Orientador: Jackson Novaes Santos

**Ilhéus, Bahia
2022**

**QUANTO VALE UMA VIDA? A RESPONSABILIDADE CIVIL E OS
CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS EM ACIDENTES
DE TRÂNSITO**

JOELMO SILVA CARVALHO

APROVADO EM: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

**PROF. JACKSON NOVAES SANTOS
FACULDADE DE ILHÉUS – CESUPI
(ORIENTADOR)**

**FACULDADE DE ILHÉUS – CESUPI
(EXAMINADOR I)**

**FACULDADE DE ILHÉUS – CESUPI
(EXAMINADOR II)**

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	6
2. O CRESCIMENTO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO E OS IMPACTOS PARA AS VÍTIMAS.....	7
2.1 Contextualização sobre os acidentes de trânsito no Brasil.....	7
2.2 Legislação brasileira sobre trânsito.....	11
3. A RESPONSABILIDADE CIVIL E APLICABILIDADE.....	13
3.1 Conceituação da responsabilidade civil no contexto jurídico.....	13
3.2 Análise da aplicabilidade da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito na perspectiva do Superior Tribunal de Justiça (STF).....	19
3.3 Responsabilidade civil no âmbito legal.....	20
3.4 Responsabilidade civil objetiva.....	20
3.5 Responsabilidade civil subjetiva.....	21
4. CONCEITO DE CULPA E DOLO.....	24
4.1 Culpa	23
4.2 Dolo.....	24
4.3 Elementos do dolo na perspectiva jurídica.....	24
4.4 Espécies de dolo.....	25
5. OS DANOS DECORRENTES DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	26
5.1 Responsabilidade Civil nos acidentes de trânsito.....	26
5.2 Responsabilidade civil nos acidentes de trânsito à luz da jurisprudência.....	28
5.3 Dano moral versus ideia de enriquecimento ilícito.....	30
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	32

QUANTO VALE UMA VIDA? A RESPONSABILIDADE CIVIL E OS CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Joelmo Silva Carvalho¹, Jackson Novaes Santos²

¹Discente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia. E-mail: jhoelcarvalho@hotmail.com

²Docente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia. E-mail: leonardo@uol.com.br

RESUMO

O emergente crescimento dos acidentes de trânsito que acabam resultando em danos morais morais, em alguns casos, vem suscitando cada vez mais o entendimento sobre responsabilidade civil. objetivo geral: o presente trabalho tem como escopo fazer um levantamento bibliográfico acerca da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito, assim como, os objetivos específicos que englobam uma análise teórica sobre responsabilidade civil e decisões do STJ, pretende-se também definir culpa e dolo; abordar entendimento jurídico sobre enriquecimento ilícito por danos morais. O interesse por essa temática se deve ao índice de acidentes que tem se elevado, em muitos casos, trazendo consequências extremas para as vítimas, sobretudo o óbito. Metodologia: Para tanto, realizou-se uma revisão de literatura nas principais bases de dados científicas e jurisprudências. Desenvolvimento: Os estudos analisados revelam que a lei tutela os casos de acidentes de trânsito nos quais seja materializado e comprovado o dano, onde o autor que praticou tal ato tem a responsabilidade de reparar os danos sofridos pela vítima, acerca do quantum indenizatório, este será avaliado pelo juiz que tomará a decisão com base nos fatos; provas elevadas pela vítima ou familiares, assim como, laudos periciais.

Palavras-chave: Responsabilidade civil em acidentes de trânsito; Dolo e Culpa; Reparação de danos.

HOW MUCH IS A LIFE WORTH? THE CRITERIA FOR ESTABLISHING MORAL DAMAGES IN TRAFFIC ACCIDENTS

Joelmo Silva Carvalho¹, Jackson Novaes Santos²

¹Discente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia. E-mail: jhoelcarvalho@hotmail.com

²Docente do curso de Direito da Faculdade de Ilhéus, Centro de Ensino Superior, Ilhéus, Bahia. E-mail: leonardo@uol.com.br

ABSTRACT

The emerging growth of traffic accidents that end up resulting in moral damages, in some cases, has increasingly raised the understanding of civil liability. general objective: The scope of this work is to make a bibliographic survey about civil liability in traffic accidents, as well as, the specific objectives that encompass a theoretical analysis of civil liability and decisions of the STJ, it is also intended to define guilt and malice; approach legal understanding about illicit enrichment for moral damages. The interest in this topic is due to the high rate of accidents, which in many cases have brought extreme consequences to the victims, especially death. Methodology: To this end, a literature review was conducted in the main scientific databases and jurisprudence. Development: The studies analyzed reveal that the law protects cases of traffic accidents in which damage is materialized and proven, where the perpetrator who committed such an act has the responsibility to repair the damage suffered by the victim. Regarding the quantum of compensation, this will be evaluated by the judge who will make the decision based on the facts, evidence raised by the victim or family members, as well as expert reports.

Keywords: Civil Liability in Traffic Accidents; Fault and Punishment; Reparation for Damages

1. INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito vêm crescendo cada vez no contexto atual, sendo considerado um problema de saúde pública, sobretudo, pelos altos índices de morbimortalidade que se repetem no cotidiano. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2011), mais de um milhão de pessoas em todo o mundo morrem em acidentes de trânsito, esse agravante provoca a seguinte reflexão: Quanto vale uma vida? A partir desse questionamento surgiu o seguinte problema de pesquisa: Como se dá o processo de responsabilidade civil no âmbito legal, envolvendo acidentes de trânsito?

Assim, o manuscrito tem como objetivo geral: fazer um levantamento bibliográfico sobre a responsabilidade civil nos danos decorrentes de acidentes de trânsito no intuito de responder o problema levantado acima. Os objetivos específicos são: fazer análise sobre o arcabouço teórico que envolve a responsabilidade civil nos danos ocasionados por acidente de trânsito; compreender às decisões do Supremo Tribunal de Justiça (STJ); abordar as definições de culpa e dolo; entender o entendimento jurídico sobre enriquecimento indevido na fixação de danos morais.

A pesquisa se desenvolveu com base no estudo qualitativo por meio de revisão bibliográfica, debruçou-se sobre os livros da área jurídica, artigos científicos, publicações e notícias online, bem como, análises de doutrinas e jurisprudências. A pesquisa por meio de revisão de literatura tem o intuito de tentar explicar um problema considerando um conhecimento já disponibilizado em livros ou obras congêneres” (referência).

A coleta de dados ocorreu durante o mês agosto a setembro de 2022, nas bases de dados eletrônicas: Medical Literature Analysis and Retrieval System Online (MEDLINE), Literatura Latino-Americana e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), Scientific Electronic Library Online (SCIELO) e Banco de Dados em Enfermagem (BDENF). Para as bases de dados foram utilizados os seguintes descritores: responsabilidade civil em acidentes de trânsito; dolo e culpa; reparação de danos,

Os critérios de inclusão que compõem essa obra são: estudos sobre danos morais em acidentes de trânsito, assim como, os que abordassem sobre a responsabilidade civil e criminal nos eventos dessa natureza, apresentados em textos completos e gratuitos, no idioma português. Enquanto os critério de exclusão: artigos incompletos, duplicados e sem referência à temática abordada.

Por meio das informações coletadas durante a pesquisa bibliográfica foi efetuada a análise com base em uma abordagem qualitativa. As sessões do desenvolvimento dessa pesquisa, dividiu-se da seguinte forma: No primeiro capítulo são expostos dados estatísticos e epidemiológicos sobre os índices de acidentes de trânsito no Brasil, bem como, as concepções de diversificadas doutrinas sobre a temática.

Posteriormente é apresentado o contexto histórico da origem dos acidentes de trânsito, bem como, as legislações de trânsito, em seguida os próximos capítulos abordará sobre responsabilidade civil no âmbito legal, bem como, seus pressupostos; descrevendo os conceitos de culpa e dolo, será abordado sobre danos morais e ideia de enriquecimento ilícito, por fim, pretende-se contemplar já nas sessões finais algumas jurisprudências e decisões do Tribunal Superior Federal.

2. O CRESCIMENTO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO E OS IMPACTOS PARA AS VÍTIMAS

2.1. Contextualização sobre os acidentes de trânsito no Brasil

Desde outrora, o Brasil é considerado um dos países com índices alarmantes de acidentes de trânsito, dado que preocupa quando se compara tal país com os demais no mundo. A maioria desses acidentes ocasionam feridos e leva as vítimas a óbito conforme dado do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades-DENATRAN, além disso, as mortes ocorridas no local do acidente, registram mais de 20 mil mortos por ano e centenas de milhares de feridos (DENATRAN, 2019).

O crescimento dos setores da indústria automotiva tem gerado uma demanda urgente por meios de transporte cada vez mais seguros, com isso, a responsabilidade civil no campo dos acidentes automobilístico, ampliou-se de forma significativa (SILVA, 2017).

Esse crescente índice de acidentes é observado nas rodovias, nas cidades, e isso é preocupante, tais incidentes se devem em parte à falta de ajuste para a condução do veículo, bem como, à desobediência às regras e dispositivos regulamentares (LISBOA, 2012).

A Organização Mundial da Saúde (OMS) aponta números que só reforçam a perpetuação desses acidentes, onde cerca de 1,25 milhão de pessoas morrem, no mundo por ano, em acidentes de trânsito, desse total, metade das vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas (SILVA apud 2017).

Segundo o Ministério da Saúde, cerca de 30 mil mortes são ocasionadas pelos acidentes de trânsito, o que enfatiza a importância de compreender as reais causas que geram os acidentes de trânsito e pensar em políticas públicas que fortaleçam a prevenção e coíbam práticas imprudentes.

Os números apontam a importância de cada vez mais ampliar os conhecimentos na área jurídica a fim do operador do direito saber avaliar a responsabilidade do condutor, como também, os critérios de reparação dos danos que serão aplicados ao responsável (RIOS et al, 2020).

Esses números podem ser ainda maiores se pensarmos na subnotificação devido os seguintes motivos: dificuldades de anotação por parte da polícia, ou ocorrências que não são registradas. A perpetuação desses acidentes gera na sociedade perdas irreparáveis, ou seja, à vida; bem como, perdas econômicas e sociais (BALEEIRO, 2021).

Rozestraten (1988, p. 74), traz a definição de acidentes como sendo uma desavença não intencional, envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou através do serviço de Medicina Legal, tais danos, ocasionam danos para o acidentado, abrangendo também toda a rede social que essa pessoa tem conexão.

As perdas precisam ser reduzidas por meio da interação de três fatores, o veículo, a via, e o homem, sendo este último essencial, pois é o mesmo que exerce a condução do veículo. Torna-se necessário sensibilizar o comportamento do ser humano, assim como, conhecer as principais causas que provocaram os acidentes e em que condições essas se materializaram a fim de promover caminhos para se trabalhar nos fatores de risco com intuito de que esses não se perpetue (BALEEIRO, 2021).

Compreendendo os mecanismos e critérios de classificação dos acidentes, a dinâmica que envolve o local dos acidentes como: a presença ou não de uma vítima; a presença ou não de um pedestre; o veículo e a especificação da via; o estado da via; a presença ou não de algum defeito no veículo; o tipo do ser humano conseguirá desenvolver dispositivos de prevenção (VIANA, 2017).

Estudo realizado na França sobre a ocorrência dos vários acidentes de trânsito avaliou os seguintes critérios e fatores de riscos para esses incidentes: nível de instrução ou de formação profissional; estado psicológico; problemas psicológicos; tipo de estrada; 5- estado do veículo; tipo de trajeto; familiaridade com o tráfego; 8- adaptação social; capacidade de dirigir. Desses nove critérios, sete se referem ao motorista, seus estados físicos e psicológicos, seus conhecimentos, capacidade e atitudes (PEREIRA, 2011).

Os fatores relacionados com os acidentes de trânsito estão intrinsecamente relacionados com o condutor do veículo (motorista). Esses fatores acarretam na vida das pessoas danos, nesse sentido, a lei tende a proteger as vítimas e punir os responsáveis, contudo, para se chegar na redução dos acidentes de trânsito, faz-se necessário trabalhar em uma perspectiva mais preventiva do que punitiva (PEREIRA, 2011).

O processo histórico dos acidentes de trânsito só reforça o quanto esses vêm se perpetuando. Entender os meios jurídicos de punir condutas inapropriadas no trânsito, é fundamental, assim, a teoria geral do direito civil contempla três fundamentos jurídicos para que exista a responsabilidade, são estes: (i) conduta culposa, (ii) dano e (iii) nexo de causalidade entre a conduta e o dano. A conduta só será reprovável pelo direito se praticada com negligência ou imprudência, também denominada de ato ilícito conforme previsto nos artigos 186 e 927 do Código Civil (VIANA, 2017). Rever referências

Todavia, entende-se que se a conduta não for praticada com negligência ou imprudência (culpa), não há que se falar em um ato passível de responsabilização (a princípio). A imprudência se refere a ausência de cautela na prática de atos, ou até mesmo, falta de cuidado, ou seja, quando um motorista dirige em excesso de velocidade, ultrapassando o sinal vermelho, cometendo ato imprudente. Já a negligência é a mesma falta de cuidado em uma conduta omissiva, ou seja, haverá negligência se o veículo não estiver em condições de trafegar por deficiência de freios, pneus etc (VIANA, 2017).

A conduta será reprovável (e, portanto, tutelada pelo direito) se, em decorrência desta conduta ocorrer um dano a um terceiro. Importante destacar que o dever de ressarcir e indenizar não é apenas do condutor do veículo, mas igualmente do proprietário, pois ao emprestar seu veículo, o proprietário assume o risco de eventual acidente que o motorista poderá causar (*culpa in eligendo*).

O que se pode analisar nos acidentes de trânsito são justamente os impactos na vida das pessoas que sofrem esses incidentes, sobretudo, o dano que levam as vítimas a óbito. A Constituição Federal do Brasil (CFB) traz o direito à vida como sendo inviolável artigo 5º, porém, embora a carta magna disponha sobre a vida como sendo um direito inviolável o que se observa nos dados estatísticos apresentados acima, é que no trânsito as condutas imprudentes acaba acarretando a morte do indivíduo, ou seja, esse direito não é respeitado quando a pessoa coloca em risco a vida do outro (CFB, 1988).

Os dados expõem a emergência de convocar a sociedade civil e o Estado a fim de, fomentar discussões sobre os elevados índices de acidentes no trânsito, tanto no sentido de reduzir esses eventos que geram perda da integridade física da pessoa, quanto em busca de se construir políticas públicas que em última instância possam levar ao desenvolvimento de leis mais rígidas para coibir condutas imprudentes (SILVA, 2017).

Pode-se perceber que no Brasil existem altos índices de mortes ocasionadas por acidentes de veículos automotores, esses contribuem para inúmeros casos de mutilações, feridos e de dispendiosos danos materiais, que destroem veículos, cargas preciosas, danificando as próprias rodovias e, até mesmo, destruições causadas com cargas perigosas que são transportadas e despejadas no meio ambiente (LISBOA, 2012).

Os eventos dessa natureza causam perdas tanto para o indivíduo que sofreu o acidente; bem como, para os serviços de saúde com os altos custos hospitalares, além de gerarem problemas para a sociedade, tais como as de origem material, despesas previdenciárias e grande sofrimento para as vítimas e seus familiares (VASCONCELLOS, 2005).

Outro agravante, é que na maioria dos crimes de trânsito não se consegue chegar ao elemento subjetivo relacionado com a conduta do sujeito, pois esses delitos são permeados de particularidades a exemplo: o ambiente, o instrumento, o comportamento do agente, além da previsão normativa instituída por meio do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que contém previsão expressa de que os delitos de Homicídio e lesão corporal praticados no trânsito incide apenas a responsabilidade culposa (RIOS et al, 2020).

Ressalta-se que, nos casos de fuga do local do incidente, mesmo que esse não tenha gerado vítimas, tal ato será considerado como crime conforme o artigo 305 do

Código Brasileiro de Trânsito. Em caso de a vítima ter sofrido lesão, é necessário o ator da inflação prestar os primeiros socorros ligando para as autoridades de corpo de bombeiros; serviço médico de urgência no sentido de os primeiros atendimentos sejam prestados, caso contrário, configura-se como crime, ainda que a omissão seja suprida por terceiros conforme o artigo 135 do Código Penal e 304 do Código Brasileiro de Trânsito (RIOS et al, 2020).

Em linha gerais as principais causas que levam aos acidentes de trânsito são: o estresse no trânsito; o uso de bebida alcoólica, o sono, os estados de depressão e angústia, a intolerância, a pressão, o uso de substâncias abusivas, dentre outros. Interligado a esses fatores, observa-se que as causas dos acidentes de trânsito apontam para condutas culposas dos motoristas envolvidos e demonstram cada vez mais, a necessidade de serem aplicadas penas mais severas aos causadores de acidentes, como também trabalhar com a prevenção (LISBOA, 2012).

No intuito de reduzir os fatores de riscos, várias discussões têm permeado no mundo do direito, com vistas a coibir a impunidade em acidentes de trânsito. Um estudo realizado entre janeiro e maio de 2017 concluiu que: apenas uma pessoa é presa a cada 22 mortes ocorridas em acidentes de trânsito, no Estado de São Paulo (GONÇALVES, 2012).

Assim, entender os impactos decorrentes do acidente de trânsito traz um clareamento de cunho social, pois estes causam repercussões negativas na vida do acidentado e da família deste, colocando em situações perigosas o maior bem que o indivíduo possui que é a vida, comprometendo também a integridade moral, corporal, estética, assim como, a produtividade no mundo laboral do indivíduo, trazendo implicações na cadeia produtiva da própria família.

2.2. Legislação brasileira sobre trânsito

O uso de motor a combustão se iniciou no ano de 1897, após a Revolução Industrial. Dados históricos revelam que José do Patrocínio emprestou seu veículo para o poeta Olavo Bilac que, no Rio de Janeiro, mais especificamente na Barra da Tijuca, provocou o primeiro acidente de trânsito no Brasil, pois perdeu o controle do automóvel, haja vista que não possuía habilidade para conduzi-lo e acabou colidindo com uma árvore (NOGUEIRA, 2013).

Observa-se que, a chegada de veículos automotores ao Brasil, corroborou para que o Poder Público e o Automóvel Clube do Brasil agregarem esforços para tornar o trânsito mais seguro, criando regras de circulação para proteger pedestres e motoristas (PAULINO, 2021).

Neste contexto, autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, com o intuito de disciplinar o trânsito de veículos, fundaram, em 1903, a concessão das primeiras licenças para dirigir. Posteriormente, em 1906, aplicou-se no país, o exame obrigatório para habilitar motoristas na condução de veículos automotores (PAULINO, 2021).

Devido ao crescente número de automóveis trafegando nas vias públicas, introduziu-se regras na sociedade com o objetivo de organizar o fluxo, uma vez que, várias pessoas passaram a dividir o mesmo espaço de circulação, corroborando para o perigo nas estradas, ou seja, as viagens estavam se tornando cada vez mais rápidas, aumentando o número de acidentes (RIZZARDO, 2004).

Assim, foi criado o primeiro Código Nacional de Trânsito foi consolidado por meio do Decreto Lei n. 2.994, em 28 de janeiro de 1941, que instruiu como deveria ocorrer a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, ou seja, em todo o ponto do território nacional. Entretanto, esse Código teve pouca duração, oito meses apenas, sendo revogado pelo Decreto Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941, originando nova redação que desencadeou no CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), subordinado ao Ministério da Justiça, e os CRT (Conselhos Regionais de Trânsito) nas capitais dos Estados.

Posteriormente, criou-se o segundo Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 3.651/41), esse teve vigência por mais de 20 anos, sendo revogado em 1966, pela Lei n. 5.108/66, composta de 131 artigos. Assim, a nova lei vigorou por 31 anos até a aprovação do atual CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997.

O Código de Trânsito Brasileiro é um código de Paz, este contempla um capítulo dedicado ao cidadão, um à condução de escolares, um sobre os crimes de trânsito e um exclusivo para pedestres e veículos não motorizados. Diretamente o Código de Trânsito deve ser seguido por toda a população com objetivo de fomentar a segurança no trânsito, tendo como pilar os elementos do trânsito, ou seja, o homem, o veículo e a via.

A quebra de alguma das regras contidas neste Código de Paz, geram questões jurídicas que, associadas ao clamor social e à atual apelação midiática, fazem a aplicação do Direito Penal ligado ao trânsito cada vez mais complexo (SANNINI, 2011). Torna-se cada vez mais necessário, debruçar-se sobre os principais problemas que geram a ocorrência de acidentes de trânsito, causando indagações no corpo jurídico, a fim de trazer soluções na esfera civil que reduzam tais eventos nas vias públicas.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL E APLICABILIDADE

3.1. Conceituação da responsabilidade civil no contexto jurídico

A origem da palavra Responsabilidade vem do latim e corresponde a “*respondere*” traz a existência de uma pessoa com algum tipo de garantia e “*spondeo*”, outrora, era uma forma de garantia nos acordos romano. Diniz (2004) considera a responsabilidade como atrelada ao sujeito que não cumpriu determinado dever estendendo esse conceito a:

[...] poder-se-á definir a responsabilidade civil como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda (responsabilidade objetiva), ou, ainda, de simples imposição legal (responsabilidade objetiva). Definição esta que guarda, em sua estrutura, a ideia de culpa quando se cogita da existência de ilícito e a do risco, ou seja, da responsabilidade sem culpa. (DINIZ, 2004, p. 40).

Deve-se haver distinção entre a obrigação e responsabilidade, onde a primeira terá um teor de origem jurídica, já a outra caracteriza-se como dever jurídico sucessivo, como consequente à violação do primeiro (SOUZA et al., 2018).

Nesse sentido, se alguém deixar de cumprir com a obrigação que lhe diz respeito, estará violando o chamado dever jurídico originário, tendo como resultante a responsabilidade, esse indivíduo deve responder ao dano causado, pois não cumpriu com a obrigação.

Dessa forma, a responsabilidade civil se diz respeito a um instrumento de compensação. Na seara do direito, tal conceito tem pilar importância, pois a relação desse tema com as boas práticas no trânsito e consequências de condutas não adequadas que levam a danos, corresponde a responsabilidade do autor de reparar esse dano.

Observa-se que, somente em 2018, mais de 320 mil indenizações foram pagas nos três tipos de cobertura: Morte, Invalidez Permanente e reembolso de Despesas de Assistência Médica e Suplementares (DAMS). Desse total de indenizações pagas em 2017, 70% foram para acidentes de trânsito com vítimas que sofreram algum tipo de invalidez, às motocicletas foram responsáveis por cerca de 75% das indenizações pagas em 2018, acumulando mais de 246 mil pagamentos (SEGURADORA LÍDER, 2018).

Conforme destacado no Código Civil no art. 94º o valor indenizatório será medido mediante o grau do dano, este pode variar desde lesões leves, até perda da integridade física ou de algum membro, ou até mesmo, óbito da vítima (). Cabe ao juiz a responsabilidade de avaliar o grau da lesão, contemplando os recursos financeiros do autor que levou a origem material do dano (SOUZA et al., 2018).

Nesse ínterim, a jurisprudência condena em média de 100 a 200 salários mínimos quando o acidente ocasionar óbito da vítima, indenizando a família por danos morais, considerando também, eventuais lucros cessantes, a exemplo: pensão e danos materiais com despesas advindas com custos hospitalares e eventual funeral (GIORDANI, 2012).

Contudo, não pode ser atrelada à responsabilidade sem a presença do dano materializada, assim, o dano hipotético não justifica reparação. Nesse caso, o prejudicado deverá provar que houve dano, não sendo suficientes indícios de um eventual prejuízo.

Assim, o prejuízo deve existir de fato, sendo essa a regra da reparação, onde está amparado casos de reparação se houve dano positivo (dano emergente) e o lucro frustrado (lucro cessante), onde a mera possibilidade não é o bastante, mas também não se exige a certeza absoluta. O art.5º da Constituição Federal (1988), garante o direito de indenização por dano material, moral e à imagem, com o objetivo de reparar o dano sofrido pela pessoa, tentando restaurar o status de antes do ato ilícito.

Nesse caso, existe a reparação natural que é sobretudo a restauração do status que foi alterado, contudo, a mais comum é a indenização em dinheiro, fixa-se o valor da indenização a partir do dano sofrido cumprindo ao julgador estabelecer os juros e as correções monetárias na sentença, devendo essa seguir um critério jurisprudencial pacífico. Segue abaixo a análise da jurisprudência por meio do seguinte recurso:

RECURSO ESPECIAL No 1.749.954 - RO (2018/0065354-5)

O RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO EM RAZÃO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. CONDUÇÃO DE MOTOCICLETA SOB ESTADO DE EMBRIAGUEZ. ATROPELAMENTO EM LOCAL COM BAIXA LUMINOSIDADE. A INSTRUÇÃO PROBATÓRIA INCONCLUSIVA SE A VÍTIMA SE ENCONTRAVA NA CALÇADA OU À MARGEM DA CALÇADA, AO BORDO DA PISTA DE ROLAMENTO. RECURSO ESPECIAL IMPROVIDO.

Em relação à responsabilidade civil por acidente de trânsito, consigna-se haver verdadeira interlocução entre o regramento posto no Código Civil e as normas que regem o comportamento de todos os agentes que atuam no trânsito, prescritas no Código de Trânsito Brasileiro. A responsabilidade extracontratual advinda do acidente de trânsito pressupõe, em regra, nos termos do art. 186 do Código Civil, uma conduta culposa que, a um só tempo, viola direito alheio e causa ao titular do direito vilipendiado prejuízos, de ordem material ou moral. E, para o específico propósito de se identificar a conduta imprudente, negligente ou inábil dos agentes que atuam no trânsito, revela-se indispensável analisar quais são os comportamentos esperados — e mesmo impostos — àqueles, estabelecidos nas normas de trânsito, especificadas no CTB. 2. A inobservância das normas de trânsito pode repercutir na responsabilização civil do infrator, a caracterizar a culpa presumida do infrator, se tal comportamento representar, objetivamente, o comprometimento da segurança do trânsito na produção do evento danoso em exame; ou seja, se tal conduta, contrária às regras de trânsito, revela-se idônea a causar o acidente, no caso concreto, hipótese em que, diante da inversão do ônus probatório operado, caberá ao transgressor comprovar a ocorrência de alguma excludente do nexo de causalidade, tal como a culpa ou fato exclusivo da vítima, a culpa ou fato exclusivo de terceiro, o caso fortuito ou a força maior. 3. Na hipótese, o ora insurgente, na ocasião do acidente em comento, em local de pouca luminosidade, ao conduzir sua motocicleta em estado de embriaguez (o teste de alcoolemia acusou o resultado de 0,97 mg/l - noventa e sete miligramas de álcool por litro de ar) atropelou a demandante. Não se pôde apurar, com precisão, a partir das provas produzidas nos autos, se a vítima se encontrava na calçada ou à margem, próxima da pista. 3.1 É indiscutível que a condução de veículo em estado de embriaguez, por si, representa o descumprimento do dever de cuidado e de segurança no trânsito, na medida em que o consumo de álcool compromete as faculdades psicomotoras, com significativa diminuição dos reflexos; enseja a perda de autocritica, o que faz com que o condutor subestime os riscos ou os ignore completamente; promove alterações na percepção da realidade; enseja déficit de atenção; afeta os processos sensoriais; prejudica o julgamento e o tempo das tomadas de decisão; entre outros efeitos que inviabilizam a condução de veículo automotor de forma segura, trazendo riscos, não apenas a si, mas, também aos demais agentes que atuam no trânsito, notadamente aos pedestres, que, por determinação legal (§ 2º do art. 29 do CTB), merece maior proteção e cuidado dos demais. 3.2 No caso dos autos, afigura-se, pois, inarredável a conclusão de que a conduta do demandado de conduzir sua motocicleta em estado de embriaguez, contrária às normas jurídicas de trânsito, revela-se absolutamente idônea à produção do evento danoso em exame, consistente no atropelamento da vítima que se encontrava ou na calçada ou à margem, ao bordo da pista de rolamento, em local e horário de baixa luminosidade, após a realização de acentuada curva. Em tal circunstância, o condutor tem, contra si, a presunção relativa de culpa, a ensejar a inversão do ônus probatório. Caberia, assim, ao transgressor da norma jurídica comprovar a sua tese de culpa exclusiva da vítima, incumbência em relação à qual não obteve êxito. 4. Recurso especial improvido.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, por

unanimidade, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Os Srs. Ministros Moura Ribeiro (Presidente), Nancy Andrighi, Paulo de Tarso Sanseverino e Ricardo Villas Bôas Cueva votaram com o Sr. Ministro Relator. Brasília, 26 de fevereiro de 2019 (data do julgamento).

Devido a parte autora não aceitar a decisão proferida pelo juiz, interpôs com recurso de apelação, onde o Tribunal por unanimidade de votos proferiu deferimento para, reconhecendo a culpa do réu pelo acidente de trânsito que envolveu as partes, assim, julgou o pedido como procedente, atribuindo ao condenado a obrigação de pagar os danos decorrentes de: materiais com tratamento médico, pois foi comprovado as pernas com gastos hospitalares; ademais, sentenciou que deve ser paga pensão mensal em favor da autora, no importe de um salário mínimo ao mês, desde a data do sinistro, que deve ser pago em parcela única com relação às prestações vencidas e não pagas do valor de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) a título de indenização por danos morais; além da importância de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por danos estéticos resultantes do acidente (e-STJ, fl. 179). (RECURSO ESPECIAL No 1.749.954 – RO, 2018, online)

Assim, o acordo se estabeleceu da seguinte forma:

Apelação. Indenizatória. Acidente de trânsito. Atropelamento. Ausência de prova da culpa. Condutor alcoolizado. Responsabilidade civil. Dever de indenizar. Dano material. Pensionamento mensal vitalício. Dano moral e estético. Ainda que ausente prova nos autos que permita atribuir ao requerido a culpa pelo sinistro, comprovado que este conduzia o veículo sob efeito de álcool, presume-se a culpa pelo acidente. Presentes os elementos ensejadores da obrigação de indenizar, ou seja, a culpa, o evento danoso e o nexo causal entre a conduta e o respectivo resultado, impõe-se ao motorista causador o dever de reparação. Cuidando-se de acidente de trânsito por atropelamento, somente os gastos com tratamento médico, devidamente comprovados, deverão ser ressarcidos. A perda da capacidade laboral parcial deve ser indenizada mediante o pagamento de pensão mensal vitalícia correspondente à proporção da perda. O pagamento da pensão consiste na prestação de alimentos à vítima. Assim, inviável que isto ocorra em parcela única. O dano moral, em caso de acidente de trânsito, é presumido, diante da comprovação de intervenção cirúrgica e ocorrência de sequelas físicas, devendo a fixação da indenização atender a um juízo razoabilidade e proporcionalidade. Considerando as deformações físicas resultantes do acidente de trânsito, a parte faz jus ao recebimento de indenização por danos estéticos, que devem ser arbitrados com razoabilidade (e-STJ, fl. 167) - sem grifo no original. (RECURSO ESPECIAL No 1.749.954 – RO, 2018, online)

Conforme a ementa, o seguro por dano moral, a sua exclusão deve ser pretendida pela seguradora quando não se encontrar o dano moral agregado pelo dano de natureza. Deve-se considerar no pedido por danos morais, que a procedência é de rigor, pois dentre os autores, a vítima tem mãe e irmãos, onde se deve reconhecer que a condenação em danos morais precisa observar os vetores do artigo 944 do Código Civil.

Dessa forma, entende-se que o impacto é maior na genitora que entre os irmãos, em virtude da relação de proximidade jurídica, já que se trata diretamente de

parente de primeiro grau. Conquanto, se torna necessário reconhecer os limites dos patrimônios dos réus. Através dessas variáveis é fixado as indenizações a genitora e aos irmãos a título de reparação por danos morais sofridos.

3.2 Análise da aplicabilidade da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito na perspectiva do Superior Tribunal de Justiça (STJ)

O valor indenizatório será configurado conforme o grau do dano, conforme sinaliza o art.94 do Código Civil, assim, será analisada se é uma lesão leve ou grave. A responsabilidade de analisar cabe ao juiz que considerará o poder econômico do ofensor, as provas que comprovem o dano, assim como, a proporção deste dano.

Nesse sentido, a jurisprudências estabelece a condução entre 100 a 200 salários mínimos quando o dano ocasionar óbito da em título indenizatório por danos morais, além disso, considerando o lucro cessante, pensão, bem como, danos materiais com despesas advindas com hospitais e possível funeral.

Vale ressaltar que, não pode ser atribuída responsabilidade se não houver a existência de dano preciso, ou seja, lesão a qualquer bem jurídico, assim, o dano hipotético não justifica reparação. O mais prejudicado deve provar que houve dano, não sendo considerado apenas os indícios de um possível prejuízo. Em regra, o mais prejudicado deve provar o dano, não bastando indícios de um possível prejuízo.

Observa-se que, o art. 5o da Constituição Federal de 1988, reforça que o direito de indenizar por dano material, moral e à imagem, que visa se possível, restaurar o statu quo ante, isto é, devolvendo-se ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do ato ilícito.

Existe a reparação natural, onde tem importância a restauração do status que fora alterado. E existe a indenização em dinheiro que se constitui como o tipo de indenização mais frequente. Quando fixa-se o valor indenizatório, o julgador deve estabelecer também os juros e correção monetária nos autos da sentença, esse segue um critério jurisprudencial pacífico.

Tomando como base para análise de jurisprudência o recurso: RECURSO ESPECIAL No 1.749.954 - RO (2018/0065354-5)

O RECURSO ESPECIAL. Ação de indenização em razão de acidente de trânsito. condução de motocicleta sob estado de embriaguez. atropelamento em local com baixa luminosidade. instrução probatória inconclusiva se a vítima se encontrava na calçada ou à margem da calçada, ao bordo da pista de rolamento. recurso especial improvido.

Em relação à responsabilidade civil por acidente de trânsito, consigna-se haver verdadeira interlocução entre o regramento posto no Código Civil e as normas que regem o comportamento de todos os agentes que atuam no

trânsito, prescritas no Código de Trânsito Brasileiro. A responsabilidade extracontratual advinda do acidente de trânsito pressupõe, em regra, nos termos do art. 186 do Código Civil, uma conduta culposa que, a um só tempo, viola direito alheio e causa ao titular do direito vilipendiado prejuízos, de ordem material ou moral. E, para o específico propósito de se identificar a conduta imprudente, negligente ou inábil dos agentes que atuam no trânsito, revela-se indispensável analisar quais são os comportamentos esperados — e mesmo impostos — àqueles, estabelecidos nas normas de trânsito, especificadas no CTB.

A inobservância das normas de trânsito pode repercutir na responsabilização civil do infrator, a caracterizar a culpa presumida do infrator, se tal comportamento representar, objetivamente, o comprometimento da segurança do trânsito na produção do evento danoso em exame; ou seja, se tal conduta, contrária às regras de trânsito, revela-se idônea a causar o acidente, no caso concreto, hipótese em que, diante da inversão do ônus probatório operado, caberá ao transgressor comprovar a ocorrência de alguma excludente do nexo de causalidade, tal como a culpa ou fato exclusivo da vítima, a culpa ou fato exclusivo de terceiro, o caso fortuito ou a força maior. 3. Na hipótese, o ora insurgente, na ocasião do acidente em comento, em local de pouca luminosidade, ao conduzir sua motocicleta em estado de embriaguez (o teste de alcoolemia acusou o resultado de 0,97 mg/l - noventa e sete miligramas de álcool por litro de ar) atropelou a demandante.

Não se pôde apurar, com precisão, a partir das provas produzidas nos autos, se a vítima se encontrava na calçada ou à margem, próxima da pista. 3.1 É indiscutível que a condução de veículo em estado de embriaguez, por si, representa odescumprimento do dever de cuidado e de segurança no trânsito, na medida em que o consumo de álcool compromete as faculdades psicomotoras, com significativa diminuição dos reflexos; enseja a perda de autocritica, o que faz com que o condutor subestime os riscos ou os ignore completamente; promove alterações na percepção da realidade; enseja déficit de atenção; afeta os processos sensoriais; prejudica o julgamento e o tempo das tomadas de decisão; entre outros efeitos que inviabilizam a condução de veículo automotor de forma segura, trazendo riscos, não apenas a si, mas, também aos demais agentes que atuam no trânsito, notadamente aos pedestres, que, por determinação legal (§ 2º do art. 29 do CTB), merece maior proteção e cuidado dos demais.

No caso dos autos, afigura-se, pois, inarredável a conclusão de que a conduta do demandado de conduzir sua motocicleta em estado de embriaguez, contrária às normas jurídicas de trânsito, revela-se absolutamente idônea à produção do evento danoso em exame, consistente no atropelamento da vítima que se encontrava ou na calçada ou à margem, ao bordo da pista de rolamento, em local e horário de baixa luminosidade, após a realização de acentuada curva. Em tal circunstância, o condutor tem, contra si, a presunção relativa de culpa, a ensejar a inversão do ônus probatório. Caberia, assim, ao transgressor da norma jurídica comprovar a sua tese de culpa exclusiva da vítima, incumbência em relação à qual não obteve êxito. 4. Recurso especial improvido.

ACÓRDÃO Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, por unanimidade, negar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator. Os Srs. Ministros Moura Ribeiro (Presidente), Nancy Andrigli, Paulo de Tarso Sanseverino e Ricardo Villas Bôas Cueva votaram com o Sr. Ministro Relator. Brasília, 26 de fevereiro de 2019 (data do julgamento).

Irresignada, a parte autora interpôs recurso de apelação, ao qual o Tribunal de origem, por unanimidade de votos, conferiu provimento para, reconhecendo a culpa do apelado pelo acidente de trânsito envolvendo as partes, julgar procedente o pedido para condená-lo ao pagamento: i) dos danos materiais com tratamento médico, devidamente comprovados em liquidação de sentença; ii) de pensionamento mensal vitalício, em favor da

autora, no importe de um salário mínimo ao mês, devido desde a data do sinistro, que deve ser pago em parcela única com relação às prestações vencidas e não pagas; iii) do valor de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) a título de indenização por danos morais; e iv) da importância de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por danos estéticos resultantes do acidente (e-STJ, fl. 179).

O aresto ficou assim ementado: Apelação. Indenizatória. Acidente de trânsito. Atropelamento. Ausência de prova da culpa. Condutor alcoolizado. Responsabilidade civil. Dever de indenizar. Dano material. Pensionamento mensal vitalício. Dano moral e estético. Ainda que ausente prova nos autos que permita atribuir ao requerido a culpa pelo sinistro, comprovado que este conduzia o veículo sob efeito de álcool, presume-se a culpa pelo acidente. Presentes os elementos ensejadores da obrigação de indenizar, ou seja, a culpa, o evento danoso e o nexo causal entre a conduta e o respectivo resultado, impõe-se ao motorista causador o dever de reparação.

Cuidando-se de acidente de trânsito por atropelamento, somente os gastos com tratamento médico, devidamente comprovados, deverão ser ressarcidos. A perda da capacidade laboral parcial deve ser indenizada mediante o pagamento de pensão mensal vitalícia correspondente à proporção da perda. O pagamento da pensão consiste na prestação de alimentos à vítima. Assim, inviável que isto ocorra em parcela única. O dano moral, em caso de acidente de trânsito, é presumido, diante da comprovação de intervenção cirúrgica e ocorrência de sequelas físicas, devendo a fixação da indenização atender a um juízo razoabilidade e proporcionalidade. Considerando as deformações físicas resultantes do acidente de trânsito, a parte faz jus ao recebimento de indenização por danos estéticos, que devem ser arbitrados com razoabilidade (e-STJ, fl. 167) - sem grifo no original. O contrato de seguro por danos pessoais compreende os danos morais, salvo cláusula expressa de exclusão. De acordo com a ementa, o seguro por dano moral, a sua exclusão pode ser pretendida pela seguradora quando não se encontrar o dano moral incluído pelo dano de natureza.

O contrato de seguro abrangido por danos pessoais está compreendido em dano moral, precedentes da quarta turma. Quanto ao pedido por danos morais, a procedência é de rigor. Dentre os autores, a vítima tem mãe e irmãos. Nesse caso deve-se reconhecer que a condenação em danos morais deve observar os vetores do artigo 944 do Código Civil. Assim, reconhecendo o abalo anímico na genitora é maior que dos irmãos, inclusive como decorrência da própria proximidade jurídica, já que se trata diretamente de parente de primeiro grau. Não obstante, é necessário reconhecer os limites dos patrimônios dos réus. A partir desse pressuposto é fixado as indenizações a genitora e aos irmãos a título de reparação por danos morais sofridos. (RECURSO ESPECIAL No 1.749.954 – RO, 2018, online)

Pode-se observar no caso acima que, embora não existisse ausência de provas nos autos do processo, presumiu-se a culpa pelo acidente, devido os elementos ensejadores da obrigação de indenizar, considerando os requisitos de culpa, nexo causal e conduta do agente, cabendo a este o dever de reparar o dano.

3.3 Responsabilidade civil no âmbito legal

A responsabilidade civil no âmbito legal, define-se responsabilidade subjetiva a responsabilidade atrelada à culpa. Todavia, a responsabilidade será de fato

materializada quando for comprovado que o autor praticou ação com dolo ou culpa (LIMA, 2020).

Na concepção jurídica a responsabilidade civil pode ser definida de dois modos: A contratual e extracontratual. A responsabilidade civil contratual ocorreu pelo descumprimento de um dever fixado através de um contrato que foi acordado pela partes envolvidas, nesse ínterim, existiu uma violação da norma contratual estabelecida pelas partes (LIMA, 2020).

Conforme expõe o autor a baixo:

Haverá responsabilidade contratual quando o dever jurídico violado estiver previsto no contrato. A norma convencional já define os comportamentos dos contratantes e o dever específico a cuja observância ficam adstritos [...] (FILHO, 2012, p. 17).

Em relação à responsabilidade extracontratual se manifesta-se o dever jurídico que foi violado não estiver disposto no contrato, porém está presente na lei ou ordem jurídica, devendo ser cumprido. De uma maneira geral, a responsabilidade contratual se refere a inadimplência, assim como, a mora que se refere aos tipos de obrigações das diversas naturezas. Já a responsabilidade extracontratual contempla qualquer tipo de violação que abranja os direitos legais de qualquer propriedade.

3.4. Responsabilidade civil objetiva

Conforme destacado por Diniz (2004), a responsabilidade objetiva está alicerçada no princípio da equidade, que tem existência desde o direito romano, considerando que: o indivíduo que obtiver lucro com determinada situação responderá pelo risco ou vantagens advindas dessa situação, também chamada de (ubi emolumentum, ibi onus; ubi comoda, ibi incommoda" (DINIZ, 2004).

Ressalta-se que essa teoria prevalece desde os povos da antiguidade, em especial no direito romano, porém foi rejeitada pela teoria subjetiva tempos depois, devido às falhas apresentadas nessa teoria. Dessa forma, tentou-se reparar os danos causados pela imposição das penas pecuniárias (LIMA, 2020).

A evolução da sociedade e crescentes casos de responsabilidade civil clamava pela reformulação da teoria da responsabilidade civil, onde a insistência da culpa para coibir todos os danos, por impor a perquirição do elemento subjetivo na ação, bem como, o elevado índice de tecnização dos tempos modernos [...], em razão do

aumento dos perigos à vida e à saúde humana, levaram a uma reformulação da teoria da responsabilidade civil dentro do processo de humanização (LIMA, 2020).

Assim, todo o risco deve ser considerado de forma a garantir a proteção jurídica à pessoa humana, sobretudo, aos trabalhadores e às vítimas de acidentes, a todo dano deve ser atribuído um responsável, se o dano tiver uma simples causa externa comprovando que o evento ocorreu devido a conduta que levou a tal incidente, haverá fins indenizatórios.

3.5 Responsabilidade civil subjetiva

A responsabilidade civil subjetiva surgiu devido a insatisfação do sistema vigente em Roma, essa aplicava como forma de indenização pelo dano gerado, a obrigatoriedade de uma tarifa fixa ou variável, esse era o meio de indenizar as vítimas pelo dano sofrido, isso tudo acabava privilegiando o infrator, pois os mesmos continuavam praticando atos ilícitos.

Dessa forma, o Código Civil no ano de 2002 sofreu mudanças drásticas como a alteração na teoria da responsabilidade civil, outrora empregada no código antecedente. O Código atual traz a responsabilidade objetiva, contudo, não afasta totalmente a responsabilidade subjetiva, fazendo referência a isso temos o artigo 927 e o artigo 186, que contemplam a responsabilidade subjetiva que abrange três elementos fundamentais: a conduta culpável; o nexo causal e o dano.

Devido a essas mudanças, o ato ilícito ganhou outras proporções nesse modo de responsabilidade, onde apresenta fundamento na indagação de como o tipo de conduta do agente contribuiu para os danos provocados na vítima, bem como, o impacto que tais ações causam no indivíduo.

4. CONCEITO DE CULPA E DOLO

4.1. Culpa

Fala-se em culpa quando um determinado comportamento praticado de forma voluntária que foi direcionado para um objeto lícito ou ilícito resultante em um dano, esse poderia ter sido evitado a partir do momento em que o agente tivesse conduta

contrária praticada quando o agente. A culpa é vista como o pilar da responsabilidade, uma vez que, essa depende da prova de culpa para se materializar (OLIVEIRA, 2021).

A conceituação de culpa emergiu do direito Romano para apontar a imputabilidade e a negligência. Dentro do ordenamento jurídico penal, a culpa passou a ser utilizada no passado como sinônimo de quase-delito, contudo, com a evolução da teoria do crime, outros significados foram surgindo, no atual contexto, a culpa tem terminologia pautada na expressão de imprudência, negligência, delito involuntário, imperícia (Nucci, 2011).

Todavia, tal nomenclatura tem um peso menor se comparada a terminação do dolo. Segundo, Juarez Tavares, é mais adequado utilizar a expressão negligência, mesmo a doutrina não compartilhando dessa ideia.

No que se refere aos aspectos legislativos, o crime é considerado culposos “quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.” Dentro do arcabouço jurídico, o dolo se configura como um elemento subjetivo completo do delito conforme o parágrafo único do art. 18 do CP, devido a isso os tipos culposos necessitam obrigatoriamente de previsão legal expressa, porque caso contrário não podem ser classificados como tal (Bitencourt, 2011).

As distinções que contemplam as duas modalidades de delitos se baseiam no fato de que enquanto no tipo doloso a sanção penal recai sobre o conhecimento e a vontade na condução do resultado, no injusto culposos a responsabilidade incide sobre o comportamento humano descuidado, inadequado (NUCCI, 2010).

Assim, no entendimento de culpa se deve considerar a violação de um dever objetivo, uma vez que, o fator de maior relevância para essa modalidade é a forma como a ação causadora se realiza. Devido a isso, a observância do dever objetivo de cuidado, ou seja, a diligência devida configura elemento basal no tipo de injusto culposos (GRECO, 2013).

Nesse íterim, a observação do dever de cuidado não se trata de algo simplório, devido ao fato de envolver a análise do caso in concreto, embora a maior parte da doutrina partilhe era compreensão de que o dever de cuidado se funda no critério do homo medius, tomado como modelo padrão de comportamento humano (OLIVEIRA, 2021).

Conforme destaca Bitencourt (2011), existe a culpa consciente, essa denominada também de culpa com previsão, onde o agente age sem observar a

diligência a que estava obrigado, nesse caso, o autor prevê resultado previsível, contudo, acredita de forma convicta que o mesmo não ocorreu. Já a culpa inconsciente é aquela onde o agente não prevê o resultado, mesmo esse sendo previsível Masson.

4.2 Dolo

O dolo na esfera penal apresenta sentido bem estrito, ou seja, diz respeito a intenção ou vontade, a consciência, a decisão do praticante. Na perspectiva doutrinária, as questões que envolvem o dolo sempre foram permeadas por discussões (TAVARES, 2003). Contemplando de forma conceitual essas palavras temos a seguinte definição do que seja dolo:

Dolo, palavra de origem latina, *dolus*, na acepção civil “é artifício ou expediente astucioso, empregado para induzir alguém à prática de um ato jurídico, que o prejudica, aproveitando ao autor do dolo ou a terceiro. (TAVARES, 2003,pág. 52).

Algumas teorias foram criadas no sentido de se discutir os temas crime; delito, bem como, o dolo. Uma das teorias que teve bastante destaque foram as teorias do delito com concepção causalista, que surgiu no final do XIX. A principal característica dessa teoria foi a marca impositiva, ou seja, o injusto era considerado objetivo e a culpabilidade era considerada psicologicamente (WUNDERLICH, 2003).

Os adeptos dessa teoria acreditam que o injusto abrange a tipicidade e antijuridicidade, caracterizava-se como a causação física de um evento socialmente danoso, já a culpabilidade se tratava da causação psíquica deste mesmo resultado, assumindo assim a forma de dolo (quando o objetivo era causar o resultado antijurídico) ou de culpa (quando este era gerado devido a imprudência, negligência ou imperícia) (OLIVEIRA, 2021).

Assim, quando o ato está ligado a vontade de causar resultado típico, a responsabilização do agente será por dolo, contudo, se a vontade não estiver direcionada a gerar algum tipo de injusto, a ocorrência do resultado estará imputada ao causador por resultar de uma ação causal, contemplando apenas a título de culpa (BALEEIRO, 2021).

Contudo, essa conceituação clássica começa a ser rompida quando doutrina entende que em certos delitos não prevalece associação com o fator psicológico e a conduta, bem como, o resultado provocado por tal ação. Observa-se que, nos casos

de culpa inconsciente existe relação entre o fato psicológico e o agente que praticou o ato.

Iniciou-se um profundo movimento de mudança gerado pelos doutrinadores a fim de ocasionar o reconhecimento da tipicidade de certas condutas, considerando os aspectos subjetivos denominados elementos subjetivos do injusto (PEREIRA, 2011).

Em 1907, Reinhard Frank propôs um novo conceito onde a culpabilidade contém estrita relação psicológica nos casos em que está se faz presente, contudo, não se trata apenas de uma relação psicológica, pois o momento psicológico que se exprime no dolo ou na culpa não esgota todo o conteúdo da culpabilidade, que do mesmo modo precisa ser censurável.” A partir disso, teve-se noção da culpabilidade como um conceito que transpassa o sentido meramente psicológico, sendo “ao mesmo tempo, uma relação psicológica e um juízo de reprovação.

4.3. Elementos do dolo na perspectiva jurídica

Conforme sinalizado pelo art. 18, inciso I do Código Penal Brasileiro o crime doloso ocorre “quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.” A partir da interpretação do dispositivo legal se percebeu que para a configuração do dolo bastava a existência dos elementos integrantes do tipo objetivo, valendo-se, portanto, da consciência ou do conhecimento da antijuridicidade pelo agente (BALEEIRO, 2021)

Essa insuficiência de conceitos legais, acarretou a criação de outros entendimentos pela doutrina. Dessa forma, outras teorias foram surgindo acerca dessa temática, com destaque as correntes cognoscitivas e volitivas do dolo. Nesse sentido, os adeptos das correntes cognoscitivas argumentam que para existir o dolo é necessário apenas o conhecimento do agente, pois quem tem conhecimento tem domínio sobre seus atos (VIANA, 2017).

Portanto, o conhecimento se torna o fator subjetivo primordial para poder considerar que o autor praticou o ato com domínio ou controle sobre o fato que estava a praticar. Na perspectiva de Maria Del Mar Diaz Pita, a doutrina penal vem se esforçando para demonstrar o grau de consciência ou de intenção do agente no momento do fato, para desse modo, promover a imputação do feito (OLIVEIRA, 2021).

Observa-se que, existe o entendimento de que basta o conhecimento do agente para a caracterização do dolo, como também há autores que sustentando a ideia de

que além dos elementos subjetivos representação e vontade, deve existir elementos no que se refere a intenção, os motivos, como também, o fim almejado pelo agente (PEREIRA, 2011).

4.4 Espécies de dolo

Na doutrina temos várias espécies de dolo dentre esses, destaca-se: o dolo direto, dolo indireto, onde dolo direto é determinado, intencional, imediato ou incondicionado, ou seja, se refere aquele onde a vontade do agente é voltada para determinado resultado, onde o mesmo dirige a conduta para uma finalidade. Como exemplo temos: o caso do assassino profissional que, desejando a morte da vítima, dispara contra ela um único tiro, certo e fatal. Já o dolo indireto ou indeterminado, configura-se como dolo onde o agente não tem a vontade direta de agir causando um determinado resultado, este subdivide-se em dolo alternativo e em dolo eventual (OLIVEIRA, 2021).

No dolo alternativo o agente deseja provocar um ou outro resultado, a intenção ocorre com igual intensidade, para produzir um ou vários resultados. Como exemplo temos: o caso do sujeito que atira contra seu desafeto, com propósito de matar ou ferir, se matar, responderá por homicídio. Se ferir, responderá por tentativa de homicídio, se tratando do Dolo eventual, essa modalidade corresponde ao fato do agente não querer o resultado, por este previsto, porém assume o risco de produzi-lo (DINIZ, 2008).

Observa-se que o dolo eventual prevalece nos graves crimes de trânsito, onde em determinados delitos cometidos no trânsito, não se considera mais como culpa consciente, e sim como dolo eventual.

Exemplo de dolo na Jurisprudência Civil: Dolo eventual versus culpa consciente - embriaguez ao volante:

Não basta a comprovação da condução de veículo automotor sob a influência de álcool e em velocidade acima da permitida na via para se concluir, automaticamente, pela presença do dolo eventual na causação do homicídio, sob pena de validar-se a responsabilização objetiva, não acolhida no Direito Penal pátrio. As circunstâncias fáticas devem ser examinadas caso a caso, para que não se remeta ao Tribunal do Júri, composto de julgadores leigos, a decisão sobre a existência do dolo eventual ou da culpa consciente, cuja análise, na prática, é tormentosa e demanda conhecimento jurídico sobre os institutos. (Acórdão 1209358, Relator: DEMETRIUS GOMES CAVALCANTI, 2019)

Nesse caso, se faz necessário avaliar todos os indícios que levaram ao dano, as provas, o nexo causal, a amplitude do dano causado, para que assim possa validar a responsabilidade objetiva de indenizar.

5. OS DANOS DECORRENTES DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

5.1 Responsabilidade Civil em acidentes de trânsito

A responsabilidade civil está atrelada à função de fazer desaparecer os efeitos danosos causados pelo responsável por determinada conduta. Dessa maneira, o foco da responsabilidade civil, é baseado no ato ilícito praticado por outrem onde a partir de então, tem-se o dever de indenizar e reparar o dano sofrido pela vítima (DINIZ, 2014).

É importante respeitar os seguintes princípios *neminem laedere* (não lesar ninguém) e do *alterum non laedere* (não lesar outrem), quando estes são feridos ocorre o rompimento desses, gerando o dever de o autor arcar com as consequências. Assim, a responsabilidade civil é entendida como qualquer situação em que a pessoa que praticou o ato deve arcar com o fato ou negócio jurídico danoso (VENOSA, 2012).

Nessa vertente, a função da responsabilidade civil, é fazer desaparecer quando viável os efeitos danosos provocados pelo autor. Os acidentes de trânsito enquadram vários tipos de danos, dentre esses temos o dano moral: Este tipo de dano ocorre quando atinge os atributos da personalidade, ou seja, quando inflige a imagem, o bom nome, a qualidade ou condição de ser de uma pessoa, a intimidade e à privacidade, tendo assim, natureza compensatória e não ressarcitória, assim, para o dano patrimonial há a reparação, já no dano à personalidade, há o regime de compensação (DINIZ, 2014).

Venosa (2012) destaca que, o direito ao dano moral situa-se no fato de que ninguém deve prejudicar o próximo (*neminem laedere*). Percebe-se que, o dano moral pode ocorrer em várias vertentes, analisando na esfera dos acidentes de trânsito o simples dano material do veículo, sem está atrelado a outro dano decorrente, será ressarcido através do pagamento do prejuízo ocasionado considerando a ordem material, nesse caso, dificilmente acarretará em dano de ordem moral.

Nos acidentes que geram danos de ordem física na vítima tem probabilidade de ocasionar dano moral, devido à grande repercussão atrelada ao dano que foi

provocado na vida do acidentado. Nessa perspectiva, o acidentado que sofrer danos físicos, como consequência atingirá a imagem de cidadão, trabalhador, provedor de sustento, cujo mesmo, tem uma rotina com deveres a cumprir (direito da personalidade).

Outro aspecto a ser observado, é o dano na integridade física deste cidadão, onde a recuperação, as lesões, afetará a imagem deste, desencadeando em dano moral decorrente deste incidente. Analisa-se também, o fato de prejuízos provenientes dos danos estéticos e o lucro cessante, se ofendido, o gravame haverá de ser reparado, segundo os reflexos nocivos ocorridos no mundo fático (STOCO, 2011).

Vale ressaltar que, o dano moral é respaldado constitucionalmente e civilmente, onde prevalece o direito à honra e demais direitos da personalidade elencados em integridade física (direito à vida) e direito à integridade moral (direito à honra, direito à liberdade) (GONCALVES, 2015).

O dano moral ocorrerá na hipótese de morte do ente querido. Em última instância, a morte originará no direito de pleitear a compensação pelo dano moral ocasionado, como também, os demais danos sofridos pela parte requerente. Nesse caso, o dano será apurado conforme o caso concreto e com os legítimos beneficiários (GONÇALVES, 2015).

Considerando, a *pretium mortis* (vítima direta), ou seja, o princípio maior é alcançar a reparação integral pelos danos sofridos pela vítima, como exemplo temos o seguinte caso: Uma vítima que fica por 8 horas em situação de vulnerabilidade dentro do veículo, assim, por não suportar as sequelas decorrentes do acidente a vítima vem a óbito.

Nesse caso, a perícia, bem como, o laudo de necropsia constata esse evento e não morte imediata, desse modo, ocorre o questionamento se a vítima teria direito à compensação de danos extrapatrimoniais, transmitindo para os herdeiros (OLIVEIRA, 2020).

O autor Paulo de Tarso Vieira Sanseverino (2010), contempla que é possível a indenização nesses moldes, sendo aplicável ao direito brasileiro, essa solução baseada no direito português. O ordenamento do Código Civil no art. 496, alínea 3 determina que: “no caso de morte, podem ser atendidos não só os danos não patrimoniais sofridos pela vítima, como os sofridos pelas pessoas com direito a indenização”. Em decisão do Supremo Tribunal de Justiça de Portugal foi proferido que perda do direito à vida é, em si mesma, passível de reparação pecuniária e que o

direito a essa reparação se integra no patrimônio da vítima e se transmite consequentemente aos seus herdeiros.

Na abordagem sobre o dano estético, entende-se que este deve ser precedido de uma deformidade que seja permanente, ou seja, lesão que comprometa a integridade física da pessoa, que cause constrangimento, dano visível ou não, que seja passível ou não de cirurgia reparadora.

Conforme salienta Oliveira (2020) o dano estético nada mais é que a violação à imagem retrato do indivíduo. Já no dano material emergente, somente existe a obrigação de indenizar se ocorrer o dano propriamente dito, onde não existe margem para danos hipotéticos, assim, não basta o nexo causal, ou a conduta ilícita, é necessário que o dano se materialize.

Em relação ao luto da família, esse tipo de dano corresponde ao período de nojo que se manifesta da data do óbito até a missa do sétimo dia da vítima do acidente, sendo configurado a partir dos lucros cessantes devidos aos familiares que deixaram de produzir durante este lapso de tempo convencional (LIMA, 2020).

O dano referido acima, é visto como dano patrimonial, pois é entendido como o período em que os familiares deixam de lucrar durante esse processo de “nojo”. Englobam os danos emergentes com roupas fúnebres para familiares da vítima, desde que devidamente comprovado tal costume, ou os lucros cessantes devidos aos familiares que assim fizeram esta prova (Código Processual Civil, art. 333, I).

Adentrando nos danos no veículo, percebe-se que nos acidentes de trânsito o dano comum é o dano material do veículo envolvido, podendo ser de pequena monta, grande ou prejuízo total (LIMA, 2020).

Observa-se que, é ônus do autor fazer prova de fato constitutivo do seu direito (CPC, artigo 333, I). Comumente, a prática tem sinalizado que é prudente ao autor obter três orçamentos de conserto do veículo, devendo juntar todos em sua pretensão indenizatória e, assim, prevalecer o de menor valor. Assim, vários são os tipos de danos decorrentes dos acidentes de trânsito, assim, a depender do tipo, teremos o fator indenizatório conforme a natureza do evento.

5.2 Responsabilidade civil nos acidentes de trânsito à luz da jurisprudência

APELAÇÕES CÍVEIS. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. OBSTÁCULO NA PISTA DE ROLAMENTO. CULPA CONCORRENTE. Obstáculo na pista de rolamento. Pneu caído. Capotamento. Responsabilidade objetiva da ré. Culpa concorrente do motorista do veículo. Indenização por danos morais, por força das lesões sofridas pelos autores. Sucumbência na lide secundária mantida conforme a sentença. PRIMEIRA APELAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDA. SEGUNDA APELAÇÃO IMPROVIDA. (Apelação Cível Nº 70050910611, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos, Julgado em 04/12/2013).

APELAÇÕES CÍVEIS. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. LUCRO CESSANTE. CULPA CONCORRENTE. Culpa concorrente caracterizada. Devida indenização por lucro cessante e danos materiais. Apuração em liquidação. Indenização por danos morais. Indeferimento. PRIMEIRA APELAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDA. SEGUNDA APELAÇÃO IMPROVIDA. (Apelação Cível Nº 70051553998, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos, Julgado em 16/10/2013).

No caso acima trata-se de culpa concorrente, ou seja, quando o dano causado é em parte culpa do agente, e parte culpa da vítima, onde a mesma concorre na culpa, nesse caso, haverá compensação na indenização.

O Código Civil de 2002, descreveu em no artigo 945: “Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada, tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.”

Outro caso julgado pela 11ª Vara Cível de Brasília deu como procedente o pedido de indenização para condenar um homem ao pagamento da quantia de R\$ 60 mil conferindo dano moral, devido à colisão de seu veículo na traseira do carro da requerente, que ocasionou a morte de familiares desta. Ademais, o magistrado condenou o réu, ainda, a pagar a quantia de R\$ 621 reais pelo fato dos custos com os medicamentos utilizados pela autora após o acidente, conforme discriminado abaixo:

A requerente afirma que, no dia 13/05/2012, às 21h, estava retornando de viagem juntamente com alguns de seus familiares, quando teve o seu carro atingido na traseira pelo veículo conduzido pelo réu que, segundo ela, encontrava-se completamente alcoolizado, o que culminou na morte de sua mãe e de sua irmã. Em 2012, a requerente ajuizou ação de indenização, a qual foi objeto de acordo judicial, que tinha como elemento tão somente a indenização por dano moral em virtude do falecimento de sua genitora. Agora, requer a condenação do réu ao pagamento de R\$ 500 mil a título de danos morais, em face do falecimento de sua irmã, bem como ao valor de R\$ 621,01 em face dos medicamentos utilizados sob receita médica. (LIMA, 2020,online)

Nesse caso, o magistrado considerou que no valor de R\$ 60 mil, contudo, nenhum dinheiro irá reparar a dor causada pela perda de um ente querido, o juiz considerou o valor como razoável. Aceitou-se a condenação por danos materiais,

tendo em vista que os medicamentos - todos antidepressivos - seguramente foram receitados devido ao trágico acontecimento, como comprova a documentação juntada, concluiu o magistrado.

5.3 Dano moral versus ideia de enriquecimento ilícito

Os processos que envolvem a compensação por danos morais são permeados por diversos tipos de condenações, sabe-se que em alguns casos, existem condenações que atribuem valores irrisórios quando se comparam os fatos na lide judicial, bem como, os danos sofridos pela vítima. Percebe-se que o magistrado apoia a decisão proferida com base na proibição de enriquecimento ilícito (LIMA, 2020).

Dessa forma, é perpetuada a ideia de que procurar a reparação por danos morais, se constitui como ganhos fáceis, essa ideia passou a ser fortalecida por parte da magistratura. Estes apontam ainda, que existe uma avalanche de ações reparatórias, o que para os magistrados transmite a ideia de indústria do dano moral (LIMA, 2020).

Todavia, o que se percebe é que o elevado número de pleitos demonstra que as pessoas antes não tinham o amparo do Código de Direito Civil, atualmente existe mais consciência do que são de fato direitos dos cidadãos, onde existindo a inflação de algum direito ou algum dano gerado a parte lesada irá recorrer ao juiz (LIMA, 2020)

Partindo desse pressuposto, não existe um significado e Preciso para a ideia de enriquecimento ilícito, sendo analisado sob o ponto de vista de cada magistrado, existindo certa confusão entre pequena melhoria de vida da vítima, ocasionada pela indenização, com a temida ideia de enriquecimento sem causa.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio do exposto neste manuscrito, pode-se observar que independente de classes sociais, todo cidadão pode recorrer ao Estado para ter o direito reconhecido. Entretanto, o direito de indenizar será materializado apenas se houver a existência dos requisitos essenciais conforme traz o art. 186, aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano à outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Assim, por meio do estudo deste manuscrito se verificou que cabe direito à reparação do dano se prevalecer a ocorrência dos três requisitos destacados acima, assim, o juiz analisará se existiu ato ilícito por meio dos seguintes agravantes: fato lesivo voluntário, originado pelo agente, por ação ou omissão voluntária, negligência, imperícia, bem como, imprudência. Ademais, será avaliado se houve dano patrimonial ou moral, nexo de causalidade entre o agravante e a conduta do praticante.

Assim, nós acidentes de trânsito com algum tipo de dano às vítimas poderão recorrer a reparação do mesmo, tendo como base, esses três pressupostos.

O estudo em questão, possibilitou o entendimento de como são constituídos os diversos tipos de danos nos acidentes de trânsito, observando que na relação extracontratual se tem na esfera civil o dever de indenizar, chamado de Responsabilidade Civil. Já o ordenamento jurídico brasileiro, alicerçou-se na Responsabilidade Civil Subjetiva, amparada no elemento culpa, pelo qual o agente que deu causa ao acidente, onde somente terá o dever de indenizar se agiu com culpa, no qual a culpa abrange o dolo e a culpa *in strictu sensu*.

Nesse caso, para a vítima obter seu prejuízo ressarcido se deve provar a culpa do agente causador, contudo, percebe-se que em muitos casos, torna-se impossível essa comprovação, devido a isso, o legislador passou a usar em algumas exceções a culpa presumida e a Responsabilidade Objetiva.

Esse manuscrito demonstrou que existem pontos negativos como a necessidade da vítima comprovar o dano sofrido, nesse caso, entra a dificuldade de elencar provas que comprovem a culpa. Como pontos positivos, tem-se o direito penal que está aberto para atender os diferentes casos de acidentes de trânsito com o intuito de promover a prestação jurídica aos que necessitam desse recurso.

Acerca dos fins indenizatórios, este será estabelecido pelo juiz com base nas provas levantadas nos autos do processo, assim será fixado o dano moral com base na proporção do agravante para a vítima.

Assim, estudar as posições jurisprudenciais e doutrinárias sobre a responsabilidade civil e aplicabilidade nos crimes de trânsito, trouxe esclarecimentos fundamentais, onde se observa que a cultura ou a certeza da impunidade, acabam aumentando a ocorrência desses delitos, por meio de estudos podemos buscar soluções enquanto corpo jurídico e social no sentido de reduzir as condutas imprudentes, como também a impunidade no trânsito.

7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Pós-Graduação Latu Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville, 2012, p. 13 et. Seq

HONORATO, Cássio Mattos. **Sanções do Código de Trânsito: Análise das Penalidades e das Medidas Administrativas cominadas na Lei n. 9.503/97**. Campinas: Millenium, 2004.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24 f. Monografia (Pós-Graduação Latu Sensu, em Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville, 2012, p. 13 et. Seq.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Alguns Aspectos Penais Controvertidos do Código de Trânsito**. Revista dos Tribunais. 2a Seção: São Paulo. Ano 87, v.754, ago. 1998, p.488.

BRASIL. Código Penal. **Decreto-lei no. 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm. Acesso em 17 de novembro de 2022.

BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 9 de setembro de 2022.

CAPEZ, Fernando. **Curso de processo penal**. 23 ed. São Paulo: Saraiva , 2011.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2012.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 02.

SILVA, Wilson Melo da. **Responsabilidade sem culpa e socialização do risco**. Belo Horizonte: Bernardo Álvares, 1962, p. 40, apud GONÇALVES, Carlos Roberto, Responsabilidade civil, p. 4-5.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2012. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). DENATRAN (2019).

Portal Denatran. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/denatran>. Acesso em: 10 outubro de 2022.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro – VII, (Responsabilidade civil)**. 17. ed. Saraiva, 2003.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. Vol.7. 18a ed. São Paulo: Saraiva 2004.

GIORDANI, José Acir Lessa. **A responsabilidade civil objetiva genérica – no Código Civil de 2002**. p. 6.

GIORDANI, José Acir Lessa. **Responsabilidade Civil Objetiva Genérica no Direito Brasileiro: 100 anos de atraso**. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (Org). Temas de responsabilidade Civil. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2012.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo (2010). Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo?busca=1&idnoticia=1866&t=primeiros-resultados-definitivos-censo-2010-populacao-brasil-190-755-799-essoas&view=noticia>>. Acesso em 17 de novembro de 2022.

LIMA, Alvino. **Culpa e risco**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1999.

LISBOA, Roberto Senise. **Manual de Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil**. Vol. 2. 6a ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

PEREIRA, C.M. da S. **Responsabilidade civil**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997. p. 6. PRUX, Oscar Ivan. Responsabilidade civil do profissional liberal no Código de Defesa do Consumidor. Belo Horizonte: Del Rey, 1998.

SILVA E. R. **Análise do crescimento da motorização no Brasil e seus impactos na mobilidade urbana [dissertação]**. Rio de Janeiro (RJ): Universidade Federal do Rio de Janeiro; 2011.

SILVA, W. M. **Da responsabilidade civil automobilística**. São Paulo: Saraiva, 1962.

STOCO, R. **Tratado de responsabilidade civil**. 5. ed. São Paulo: RT, 2001. Tratado de Responsabilidade Civil. 6. ed. São Paulo: RT, 2004.

VASCONCELLOS, Eduardo. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Responsabilidade Civil**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2005.

MIRABETE, J; FABBRINI, R. N. **Manual de direito penal**. Parte Geral. Art. 1o a 120 do CP. 24. Ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade civil**. v. 4. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

PAROSKI, M. V. **Dano Moral e sua Reparação no Direito do Trabalho**. 2 ed. Curitiba: Juruá, 2008, p. 103-104.

RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil – Responsabilidade Civil**. V. 04. 19, p. 45. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

MELO, C. A. B. de. **Curso de direito administrativo. Capítulo XX- Responsabilidade Patrimonial Extracontratual do Estado por Comportamentos Administrativos**. 26 ed. São Paulo: Malheiros. 2009.

OLIVEIRA, LUCAS DIVINO. **A responsabilidade civil do advogado pela perda de uma chance**. Goiânia-Go 2021.

TAVARES CORTEZ, Alexandre. **Responsabilidade civil do advogado**. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/7159/responsabilidade-civil-do-advogado>. Acesso em 18/10/2022.