



**Fundação Educacional do Município de Assis  
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis  
Campus "José Santilli Sobrinho"**

**ALINE REZENDE FARIA DE LIMA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO  
AUTOMOBILÍSTICO - ASPECTOS RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO,  
DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA.**

**Assis/SP  
2016**



**Fundação Educacional do Município de Assis  
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis  
Campus "José Santilli Sobrinho"**

**ALINE REZENDE FARIA DE LIMA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO  
AUTOMOBILÍSTICO - ASPECTOS RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO,  
DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA**

Monografia apresentada ao curso de Direito do IMESA (Instituto Municipal de Ensino Superior), como requisito para a conclusão de curso, sob a Orientação específica do Prof. Gerson José Beneli, e Orientação Geral do Prof. Dr. Rubens Galdino da Silva.

**Assis**

**2016**

## FICHA CATALOGRÁFICA

L732r LIMA, Aline Rezende Faria de

Responsabilidade civil em acidente de trânsito automobilístico: aspectos relevantes da legislação, doutrina e jurisprudência – Aline Rezende Faria de Lima. Assis, 2016.

52p.

Trabalho de conclusão do curso (Direito) – Fundação Educacional do Município de Assis-FEMA

Orientador: Ms. Gerson José Beneli

1. Acidentes-trânsito 2. Responsabilidade civil 3. Reparação

CDD 342.1513

**RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO  
AUTOMOBILÍSTICO- ASPECTOS RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO,  
DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA**

**ALINE REZENDE FARIA DE LIMA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, analisado pela seguinte comissão examinadora:

**Orientador: Ms. Gerson José Beneli** \_\_\_\_\_

**Analisador:** \_\_\_\_\_

Assis  
2016

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu querido esposo Éder Fernandes de Lima e às minhas amadas filhas Ana Clara Rezende de Lima e Ana Júlia Faria de Lima.

## AGRADECIMENTOS

Sou grata primeiramente a Deus, que na sua infinita misericórdia tem me concedido o dom da vida, me dando saúde e sem Ele, não teria o privilégio de realizar esse sonho. Ele tem me revestido de força nos momentos difíceis, e me dado sabedoria nas horas necessárias. É o meu refúgio e a minha fortaleza.

Sou muito grata também ao meu querido professor orientador Ms. José Gerson Beneli, que tem sido um grande exemplo de profissional e amante do Direito, além de dispor de seu tempo e paciência, me guiando por esta brilhante carreira acadêmica.

Agradeço especialmente aos meus pais José e Sueli, minhas irmãs Ariane e Camila por me apoiarem nesta jornada.

Sou grata ao meu esposo Éder, que sempre me apoiou, me ajudou, me incentivou; portanto, sem ele, com certeza nada disso seria possível. Também às minhas filhas, por mesmo ainda tão pequenas, terem sido compreensivas nas muitas vezes em que precisei me ausentar, ou não dar a atenção que elas necessitavam, para me dedicar a este sonho, e mesmo sem ainda compreenderem foram minha inspiração e incentivo para seguir adiante em cada dificuldade, vencendo-as.

Não posso me esquecer de agradecer também as minhas amigas Tatiane Orlandi Marques de Oliveira, Maísa Ribeiro Vidal e Amanda Cristine de Souza, verdadeiros presentes que a faculdade me deu, as quais sempre me apoiaram e me ajudaram em minhas dificuldades sem hesitar.

E por fim agradeço a todos os meus queridos professores que diariamente me ensinam e me inspiram. E também a todas as pessoas que direta ou indiretamente fizeram parte da concretização deste sonho.

*“Uma vida sem desafios não vale a pena ser vivida”.*

Sócrates.

## RESUMO

Com a grande demanda por meios de transportes, as ruas e avenidas estão a cada dia com maior intensidade de veículos automotores, tais como: motos, carros, ônibus, vans, dentre outros. Os motoristas, além de conduzirem seus veículos em meio a um tráfego estressante, ainda muitas vezes têm que lidar com vias mal sinalizadas, esburacadas, pedestres fora de suas faixas; favorecendo a ocorrência de acidentes no trânsito e conseqüentemente as mais variadas e complexas situações jurídicas. Qual a responsabilidade civil do condutor que causou o acidente? Quais são os danos a serem reparados à vítima? Há responsabilidade civil do estado, nos acidentes decorrentes da má sinalização, e da falta de manutenção nas vias públicas? Qual é a responsabilidade civil do estado nos acidentes ocorridos em rodovias terceirizadas? Desta forma, o presente trabalho analisará os aspectos relevantes e atuais sobre responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico.

Palavra- chave: Acidente de trânsito, Culpa, Dano, Reparação.



## ABSTRACT

By the high demand for modes of transportation, streets and avenues are every day with greater intensity of motor vehicles, such as: motorcycles, cars, buses, vans, among others. Drivers, besides conducting their vehicles, in the middle of a stressful traffic, still often have to deal with poorly marked roads, potholes, pedestrians off their lane; favoring the occurrence of traffic accidents and consequently the most varied and complex legal situations. What is the driver's liability who caused the accident? What are the material damage to the victim? There is liability of the state in accidents due to poor signage and lack of maintenance on public roads? What is the liability of the state in accidents in outsourced highways? Thus, this paper will examine the relevant and current aspects of liability in automobile traffic accidents.

Password: Traffic accident, Guilt, Damage, Repair

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

a.c.	Antes de Cristo
Art.	Artigo
CC	Código Civil
CPC	Código de processo Civil
CF/88	Constituição Federal de 1988
NCPC	Novo Código de Processo Civil
Pág.	Página
Resp.	Responsabilidade

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....</b>	<b>15</b>
2.1. HISTÓRIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	15
2.2. CONCEITOS E ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	16
2.3. CAUSAS ATENUANTES OU EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	18
2.3.1. Culpa concorrente.....	18
2.3.2. Culpa exclusiva da vítima.....	19
2.3.3. Estado de necessidade.....	20
2.3.4. Legítima defesa, o exercício regular de um direito e o estrito cumprimento do dever legal.....	22
2.3.5. Caso fortuito e força maior.....	23
2.4. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E A TEORIA DO RISCO.....	23
<b>3. ACIDENTE DE TRÂNSITO AUTOMOBILÍSTICO, A CULPA E SUAS CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS.....</b>	<b>25</b>
3.1. DO ACIDENTE DE TRANSITO AUTOMOBILÍSTICO.....	25
3.2. DO DANO, DA CULPA E DAS INDENIZAÇÕES.....	28
3.2.1. Do dano e das indenizações.....	28
3.2.1.1. Do dano patrimonial.....	29
3.2.1.2. Do dano moral.....	30
3.2.1.3. Do dano estético.....	33
3.2.2. Teoria subjetiva e o elemento culpa.....	35

3.3. DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO.....	36
3.3.1. Evolução e teorias da Responsabilidade Civil do Estado.....	37
<b>4. ASPECTO PROCESSUAIS, INOVAÇÕES NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL.....</b>	<b>40</b>
4.1. INOVAÇÕES NCPC, E A EFICÁCIA DA CONCILIAÇÃO E MEDIAÇÃO NA REPARAÇÃO DOS DANOS.....	40
4.2. DO RITO PROCESSUAL E DO FORO COMPETENTE.....	43
<b>5. CONCLUSÃO.....</b>	<b>45</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>47</b>

# 1. INTRODUÇÃO

Devido ao fluxo crescente dos mais diversos veículos automotores trafegando ruas e rodovias, com motorista em situações de extremo estresse e desatenção, decorrente da rotina agitada vivida nos dias atuais, há um grande número de acidentes no trânsito todos os dias.

Acidentes são atos humanos que se tornam atos jurídicos, pois envolvem pessoas que além de terem seus veículos danificados, também podem ser vítimas de lesões e até mesmo ir a óbito. E geralmente, para obter do agente causador a indenização pelo prejuízo sofrido, deve-se procurar pela tutela estatal, através do Poder Judiciário.

A presente pesquisa tem como objetivo esclarecer e explorar os aspectos da responsabilidade civil em acidentes de trânsito, que em síntese, significa o dever de indenizar eventual vítima em seus prejuízos, com base na legislação, na doutrina e na jurisprudência

O primeiro capítulo tem como objetivo explicar sobre o surgimento da responsabilidade civil, seu conceito, bem como os elementos que deverão conter para que haja o dever de indenizar. Trata também das hipóteses que atenuam ou excluem a responsabilidade, e, por conseguinte a responsabilidade objetiva, que surgiu para que as vítimas em alguns casos pudessem ter seu prejuízo reparado, o que é uma exceção do direito civil.

O segundo capítulo tem como intuito a pesquisa sobre os acidentes no trânsito, suas formas de ocorrência, também sobre os tipos de danos causados, bem como as possíveis indenizações que poderão ser pleiteadas. Ademais, pretende explicar sobre o elemento culpa na responsabilidade civil, e pôr fim a responsabilidade civil do Estado, nos acidentes que ocorrem por omissão estatal em seu dever de preservação de vias públicas e também nos acidentes em que o agente causador é agente público no exercício de sua função.

Por sua vez, o terceiro capítulo, entra na esfera processual, pesquisando sobre as formas alternativas de solução de conflito, que o Novo Código de Processo Civil passou a valorar na intenção de dar mais celeridade aos processos, e para que assim as partes possam ter seu direito reconhecido e reparado de forma mais rápida, pois através da conciliação ou

mediação, as partes entram em acordo e este é homologado pelo juiz, com a validade de coisa julgada material. Sabe-se que em muitos dos acidentes no trânsito não há vítimas, apenas o veículo é danificado, podendo assim, se utilizar da conciliação e mediação para ver-se o dano reparado.

Também devido a mudança do CPC de 1973, para o NCPC que passou a vigorar em março de 2016, houveram algumas mudanças e inovações processuais que envolvem o rito processual e o foro competente, os quais este trabalho tem por objetivo pesquisar.

## 2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

### 2.1. HISTÓRIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Desde os primórdios, o homem buscou reparação por danos que lhe fora causado, porém, sem o Estado para o tutelar, sua reação era imediata, instintiva e brutal, ou seja, com suas próprias mãos buscava a reparação, a “vingança”, o que se entendia por justo, era chamada vingança privada.

Posteriormente, sobreveio a “Vindita Imediata”, que era a reparação de uma ofensa em que o ofendido retribuía ao seu ofensor, com uma ação ou omissão que lhe traga igual dano, resultando a Lei do Talião, conhecida pela famosa expressão: “olho por olho, dente por dente”.

Tempos depois, começa a se perceber as vantagens de se obter a reparação de um dano, através de compensação econômica, trata-se do período da Composição, sobrevivendo ao da Vindita Imediata. E assim, com a existência da soberana autoridade, o legislador veda a vítima de fazer justiça com as próprias mãos, e a composição econômica passa a ser obrigatória.

No entanto, nesses períodos não se falava em Culpa, e não havia distinção entre pena e reparação. Essa distinção aconteceu, nos tempos Romanos, quando se diferenciaram os delitos públicos, dos delitos privados. Os delitos públicos, eram mais graves e de caráter perturbador à ordem pública, e a pena econômica imposta ao réu deveria ser recolhida aos cofres públicos; por sua vez, os delitos privados, eram aqueles que advinham de um não cumprimento de uma obrigação, a pena econômica cabia à vítima.

Destarte, com a distinção entre os delitos, o Estado assumiu a função punir, surgindo a Ação de Indenização e a Responsabilidade Civil.

Contudo, o elemento Culpa, que é o eixo da Responsabilidade Civil Subjetiva até os dias atuais, foi germinada na *Lex Aquillia de damnum*, um plebiscito aprovado em 289 a.c., e tornou-se fundamento da Responsabilidade no Código Francês de 1804, no qual o artigo 1382, inspirou o art. 159 do CC de 1916 e também o art. 186 do atual CC. Se pune a culpa por danos injustamente causados independente da relação contratual, sendo assim a Responsabilidade Extracontratual é denominada *Aquilliana*.

Todavia, além do Direito Francês aperfeiçoar as ideias romanas, também instituiu princípios gerais da responsabilidade civil.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves (2015, pág. 48):

A noção de culpa in *abstracto* e a distinção entre culpa delitual e culpa contratual foram inseridas no Código de Napoleão, inspirando a redação dos arts. 1382 e 1.383. A responsabilidade civil se funda na culpa – foi a definição que partiu daí para inserir-se na legislação de todo o mundo.

Porém, com o progresso e o desenvolvimento, novas teorias foram surgindo para propiciar maior proteção jurídica.

## 2.2. CONCEITO E ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Rui Stoco (2007: pág.111) afirma que:

A expressão “responsabilidade”, tem sentido polissêmico e leva a mais de um significado. Tanto pode ser sinônima de diligência e cuidado, no plano vulgar, como pode revelar a obrigação de todos pelos atos eu praticam, no plano jurídico.

Maria Helena Diniz (2014, pág.50) endossa:

A aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar o dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem responde, ou de fato ou coisa ou animal sob sua guarda, ou, ainda, se simples imposição legal.



Segundo Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2013, pág.53), “A responsabilidade civil deriva da agressão a um interesse eminentemente particular, sujeitando, assim, o infrator, ao pagamento de uma compensação pecuniária à vítima, caso não possa repor *in natura* o estado anterior de coisas. ”

Com base nas doutrinas apresentadas, pode-se dizer em síntese que a Responsabilidade civil, é o dever do causador de reparar o dano causado à vítima, proveniente de sua culpa *in lato sensu*, ou por quem ele responde, ou ainda por imposição legal.

O artigo 186 do Código Civil, descreve que: “Aquele, que por ação ou omissão voluntária, negligencia ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. ”

O artigo 927 do mesmo diploma, fixa a obrigação da indenização, complementando o artigo acima citado, dizendo que: “Aquele, que por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. “

Portanto, para obrigação de indenizar, é necessário que o dano causado, seja proveniente de um ato ilícito. Desse entendimento se extrai os elementos essenciais da Responsabilidade Civil, quais são: ação ou omissão, culpa ou dolo do agente, relação de causalidade e o dano causado à vítima.

Na ação ou omissão é necessário para que haja o dever de reparar, a conduta do agente, de fazer algo que cause danos, ou se omitir em fazer algo que deveria para impedir um dano de ser causado.

Na culpa ou dolo do agente, o dolo consiste na vontade do agente em violar direito, e a culpa é a ausência de cuidado (negligência) e cautela (imprudência) por parte do agente. Nosso ordenamento como regra, exige que seja provado o dolo ou culpa para reparação de um dano, porém há casos em que a lei expressamente descarta a necessidade de se provar a “culpa”, porque essa prova as vezes se torna difícil de ser conseguida.

Nexo de causalidade é a relação entre a causa e o resultado da ação e omissão do agente com o dano causado, sem essa relação não há o que se falar em dever de indenizar. Como explica Carlos Roberto Gonçalves (2015, pág.67):

(...) o motorista está dirigindo corretamente e a vítima querendo se suicidar-se, atira-se sob as rodas do veículo, não se pode afirmar ter ele “causado” o acidente, pois na verdade foi um mero instrumento da vontade da vítima, esta sim responsável exclusiva pelo evento.

Dano: sem que haja um dano, seja ele material ou moral, coletivo ou individual, ninguém será responsabilizado civilmente. A obrigação de reparar, nasce da existência da violação de direito e do dano, simultaneamente.

Presentes os elementos, a responsabilidade civil cumpre a díade função, sendo a de garantir ao lesado a obtenção do seu direito e a de servir como sanção àquele que comete o ato ilícito.

Neste sentido Roberto Senise Lisboa (2010, p.257) leciona que:

(...) a função-garantia decorre da necessidade de segurança jurídica que a vítima possui, para o ressarcimento dos danos por ele sofrido, a função-sanção decorre da ofensa à norma jurídica imputável ao agente causador do dano, e importa em compensação em favor da vítima lesada.

## 2.3. CAUSAS ATENUANTES OU EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE DE CIVIL.

### 2.3.1. Culpa concorrente

A culpa concorrente é quando o dano causado, é parte culpa do agente, e parte culpa da vítima, ou seja, a vítima concorre na culpa, havendo assim a compensação da indenização. Destarte, a culpa concorrente é uma causa atenuante da responsabilidade de indenizar.

O antigo código civil de 1916, não fazia esta previsão, porém após um longo trabalho jurisprudencial o Código Civil de 2002, descreveu em seu 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. ”

Silvio Salvo Venosa (2015: pág.41) exemplifica:

Se dois motoristas ingressam, ao mesmo tempo, em velocidade incompatível em um cruzamento, acarretando um embate dos veículos, conclui-se pela culpa de ambos, cada um indenizando a metade dos danos ocasionados ao outro.

Jurisprudência<sup>1</sup>:

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 da 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).

### 2.3.2. Culpa exclusiva da vítima

<sup>1</sup> Disponível em:

<http://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Responsabilidade+Civil+em+acidente+de+transito&p=3>. Acesso em 12/08/2016.

O evento danoso poderá ocorrer por culpa do causador, no qual ele terá o dever de ressarcir o dano causado, por culpa concorrente, ou seja, do causador e da vítima, situação que em que atenua o dever de reparação assim como já explanado, e por fim, por culpa exclusiva da vítima. Desta forma, se o fato ocorre por culpa exclusiva da vítima, desaparecerá a responsabilidade do agente.

Não existirá relação de causalidade entre o ato do agente e o prejuízo da vítima. Neste caso, o causador será apenas um instrumento do acidente (Gonçalves 2015: pág. 653).

Um exemplo, é quando um motorista está passando em um semáforo com sinal verde para sua passagem e um pedestre distraído entra de repente na sua frente. Diante de um fato assim, a culpa é totalmente da vítima.

Jurisprudência<sup>2</sup>:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO. PEDESTRE TRANSITANDO NO LEITO DA VIA. CULPA EXCLUSIVA. Hipótese em que verificada a culpa exclusiva da vítima para a verificação do seu atropelamento, vez que caminhava pelo leito de pista de rolamento estreita e de mão dupla, em dia chuvoso e com baixa visibilidade, mesmo podendo transitar pelas calçadas existentes em ambos os lados da rua, as quais não continham nenhum obstáculo a impedir sua utilização. Afastado, assim, o nexo causal entre os danos sofridos pela autora e as condutas dos réus. Apelação desprovida. (Apelação Cível Nº 70058344995, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Luiz Roberto Imperatore de Assis Brasil, Julgado em 02/07/2014).

### **2.3.3. Estado de necessidade**

O estado de necessidade, consiste em praticar um ato, que embora aparente ser ilícito, fica descaracterizado a ilicitude pela extrema necessidade de sua ocorrência. O estado de

<sup>2</sup>Disponível: <http://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Responsabilidade+Civil+em+acidente+de+transito&p=3>. Acesso em 12/08/2016.

necessidade é considerado uma excludente de ilicitude e para tanto, o CC em seu artigo 188, inciso II prescreve:

Art. 188- Não Constituem atos ilícitos:

(...)

II- a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou lesão a pessoa, a fim de remover perigo eminente.

Entretanto, o parágrafo único do referido artigo complementa que o ato só será legítimo, quando as circunstâncias o tornarem necessários, e não excedendo os limites do indispensável para a remoção do perigo.

Embora, o ato seja descaracterizado de sua ilicitude como determina o CC, muitas vezes ainda haverá o dever de indenizar.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág. 646):

Embora a lei declare que o ato praticado em estado de necessidade não é ato ilícito, nem por isso libera quem pratica de reparar prejuízo que o causou. Se um motorista, por exemplo, atira seu veículo contra um muro, derrubando-o, para não atropelar uma criança que, inesperadamente, surgiu-lhe à frente, o seu ato, embora lícito e mesmo nobilíssimo, não o exonera de pagar a reparação do muro.

No entanto, aquele que praticou o ato em estado de necessidade, terá o direito de reaver do terceiro culpado através de ação regressiva, o valor correspondente ao que foi reparado a pessoa lesada. O artigo 930 do CC estabelece que, “No caso do inciso II do art. 188, se o perigo ocorrer por culpa de terceiro, contra este terá o autor do dano ação regressiva para haver a importância que tiver ressarcido ao lesado.”

Em síntese, embora mediante estado de necessidade, determinado ato não seja considerado ilícito, os danos causados por este ato ainda assim deverão ser reparados.

Jurisprudência obtida na obra de Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág.648/649):

Responsabilidade civil- Acidente de trânsito- Ocorrência por culpa de terceiro que, deixando seu veículo estacionado na pista, obrigara o motorista do réu a frear o caminhão e ir de encontro da autora, causando danos- Aplicabilidade do art. 1.520 c/c o 160 do CC [ *de 1916; 930 e 188 atual*]- Indenizatória contra o causador do dano procedente, ressalvado o seu direito de ação regressiva contra o terceiro que criou a situação de perigo (1º TACSP, JTACSP, Revistas dos Tribunais, 103: 198).

#### **2.3.4. Legítima defesa, o exercício regular de um direito e o estrito cumprimento do dever legal.**

Assim como o ato praticado em estado de necessidade excluí a ilicitude, os atos praticados em legítima defesa, exercício regular de um direito e estrito cumprimento do dever legal também não serão considerados ilícitos.

O artigo 188, inciso I, do CC, prescreve:

Art. 188- Não constituem atos ilícitos:

- I- os praticados em legítima defesa ou no exercício regular de um direito reconhecido;

Contudo, esses atos, diferentemente do estado de necessidade, não obrigam o causador a reparação do dano. Porém, na legítima defesa, haverá o dever de indenizar se o ato atingir terceiro não envolvido.

Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág.650) disciplina que:

Se o ato foi praticado contra o próprio agressor, e em legítima defesa, não pode o agente ser responsabilizado civilmente pelos danos provocados. Entretanto, se por engano ou erro de pontaria, terceira pessoa foi atingida (ou alguma coisa de valor), neste caso deve o agente reparar o dano. Mas terá ação regressiva contra o agressor, para se ressarcir da importância desembolsada.

Todavia, no estrito cumprimento do dever legal, não haverá a obrigação de reparar o terceiro prejudicado, e a vítima poderá conseguir a reparação do Estado, haja vista que o

art. 37, §6º, da CF/88, prevê que as pessoas jurídicas do direito público responderão pelos atos causados por agentes, que nesta qualidade causarem a terceiros (Gonçalves, 2015: pág. 650).

### **2.3.5. Caso Fortuito e Força Maior**

O caso fortuito e a força maior, estão previstos no art. 393 do CC, segundo o qual o devedor não responderá pelos prejuízos decorrido de ambos, se por eles expressamente não houver responsabilizado.

O caso fortuito decorre de fato ou ato alheio à vontade das partes, como por exemplo uma guerra. A Força maior decorre de acontecimentos da natureza, exemplos: terremotos, inundações (Gonçalves, 2015: pág.667).

Ambos os institutos, não podem muitas vezes ser previsto pelas partes. Destarte, se por caso fortuito ou força maior, decorrer prejuízo a alguém, não haverá o que falar-se em culpa, e, por conseguinte em responsabilidade civil, haja vista que para haver o dever de indenizar, precisamente deve estar presente o elemento culpa por parte daquele que causou.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves (2015: 667):

Na lição da doutrina, exige-se, pois, para a configuração do caso fortuito, ou de força maior, a presença dos seguintes requisitos: a) o fato deve ser necessário, não determinado por culpa do devedor, pois se há culpa, não há caso fortuito; e reciprocamente, se há caso fortuito, não pode haver culpa, na medida que um exclui o outro (...); b) o fato deve ser superveniente e inevitável; c) o fato deve ser irresistível, fora do alcance do poder humano.

Em suma, serão excludentes da responsabilidade civil, os fatos decorrentes de casos fortuito e força maior, pois estes impedem a relação de causalidade entre o ato praticado pelo agente e o dano sofrido pela vítima.

## **2.4. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E A TEORIA DO RISCO**

Na pós-modernidade, houve a necessidade de uma responsabilidade que seu elemento fundamental não fosse a culpa, porque diversas vezes, essa não teria como ser comprovada, e muitas vítimas acabavam não tendo seus prejuízos e danos sofridos reparados. No final do século XIX, mais precisamente em 1897, do estudo de Saleilles e Josserand surgiram as primeiras publicações sobre a Teoria do Risco, eixo da Responsabilidade Objetiva, que foi um grande avanço ao instituto da Responsabilidade Civil, assim como afirma Silvio de Salvo Venosa “a teoria da responsabilidade objetiva bem demonstra o avanço da responsabilidade civil nos séculos XIX e XX” (Responsabilidade Civil, 2015, edição 15<sup>o</sup>, pág. 14).

A teoria do risco, que é base da responsabilidade objetiva, se fundamenta no entendimento de que aquele que exerce uma atividade, e dela tira proveito, deve arcar com os danos que essa atividade pode causar a terceiro, independentemente de sua culpa ou da culpa de seu preposto. A Responsabilidade Objetiva tem como princípio a Equidade e a necessidade de segurança jurídica, e para tanto diz Silvio Salvo Venosa “em todas as situações socialmente relevantes, quando a prova da culpa é um fardo pesado ou intransponível para a vítima, a lei opta por dispensá-la” (Responsabilidade Civil, 2015, edição 15<sup>o</sup>, pág. 19).

Dessa forma, essa modalidade de responsabilidade, ampara um direito prejudicado e dano causado a uma parte vulnerável, que sem a qual não seria possível, o que causaria a vítima e a sociedade, uma sensação de insegurança jurídica.

A legislação do consumidor, é um exemplo da responsabilidade objetiva no ordenamento brasileiro, que através da Teoria do risco, diminui a desigualdade entre aquele que fornece e aquele que consome, haja visto que muitas vezes é difícil a um consumidor provar a culpa daquele que o forneceu algo que lhe causou danos. Contudo, na Responsabilidade Objetiva, para o dever de reparar, basta a conduta do agente, o dano e o nexo de causalidade.

No entanto, mesmo sendo um avanço, a Responsabilidade Objetiva, deve ser aplicada quando lei expressamente a permite, ou quando dependendo da análise do caso concreto, possa ser aplicado, como descreve o artigo 927 § único do Código Civil. Dessa forma, na falta de lei expressa, a responsabilidade pelo ato ilícito será subjetiva, pois está ainda é a regra.

Existe também a Responsabilidade Civil Objetiva do Estado, pelo qual ele responderá pelos danos que seus agentes causarem a terceiro, como prevê o artigo 37, § 6<sup>o</sup> da C.F/88:



As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadores de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Segundo Flávio Tartuce (2015, pág.322), “E o poder Público foi atingindo pela Responsabilidade sem culpa em virtude da amplitude de sua atuação diante dos cidadãos, tendo em vista a constatação de que prestação de serviços públicos cria riscos de eventuais prejuízos. ”

### **3. ACIDENTE DE TRÂNSITO AUTOMOBILÍSTICO, A CULPA E SUAS CONSEQUÊNCIAS JURÍDICAS.**

#### **3.1. DO ACIDENTE DE TRÂNSITO AUTOMOBILÍSTICO.**

Com a evolução social, crescimento populacional, falta de transporte público e principalmente pelas facilidades encontradas nos dias atuais para se adquirir um veículo automotor, há um grande crescimento desses veículos percorrendo as vias públicas, e consequentemente aumenta-se o índice de acidentes no trânsito.

Segundo o site do DENATRAN<sup>3</sup> (Departamento Nacional de Trânsito) em 2005 a frota nacional de veículos automotores era de 42.071.961 (quarenta e dois milhões, setenta e um mil e novecentos e sessenta e um), menos da metade da frota nacional em dezembro de 2015, o qual era 90.686.936 (noventa milhões, seiscentos e oitenta e seis mil e novecentos e trinta e seis) veículos automotores, sendo que 49.822.709 (quarenta e nove milhões, oitocentos e vinte e dois mil, setecentos e nove) são automóveis, que perfazem a

<sup>3</sup> Disponível:

<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 10/07/2016.

maior porcentagem da frota nacional de veículos automotores sendo 54,94%, os demais estão diversificados entre motocicletas, motonetas, caminhões, caminhonete, camioneta, chassi plataforma, ciclomotor, micro-ônibus, ônibus, quadriciclo, reboque, semirreboque, sid-car, utilitários, triciclo e outros.

É notório o aumento de veículos que passaram a trafegar as vias públicas no período de dez anos, esse aumento é um dos fatores que contribuem para os acidentes no trânsito.

Entretanto, há muitos outros fatores que contribuem para os acidentes, como a falta de capacidade psicofísica do condutor, a desobediência as normas de trânsito, a embriaguez, o cansaço, o sono, o nervosismo, uso de entorpecentes, a pressa, dentre outros.

No Brasil, a conduta no trânsito é disciplinada pelo Código Brasileiro de Trânsito (Lei nº. 9.503, de 23/09/1997). Essa legislação infraconstitucional estabelece diretrizes a serem seguidas pelos condutores de veículos automotores, bem como a penalidade ao descumprimento dessas normas.

A inobservância das normas de trânsito, acrescido de fatores externos, e de fatores psicológico do condutor, dão causa a acidentes que vezes causa apenas dano ao veículo de outrem, ou em outros casos podem causar graves ferimentos as vítimas e até mesmo a morte.

O site vias- seguras <sup>4</sup> demonstra estatísticas feita pelo Ministério da saúde no ano de 2014, sobre o número de feridos e mortos em decorrência a acidente de trânsito, sendo 43.075 (quarenta e três mil e setenta e cinco) óbitos e 201.000 (duzentos e um mil) feridos hospitalizados, grande número de dano a vida e a integridade física causado pelos acidentes de trânsito.

Embora o presente trabalho não entrará na responsabilidade penal do agente, é aceitável aludir que ainda com o alto número de acidentes envolvendo vítimas, a legislação penal não prevê apropriadas punições aos que criminoso do trânsito. Segundo Carlos Roberto Gonçalves (2015, pág.689):

<sup>4</sup> Disponível:  
[http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais). Acesso em: 10/ 07/2016.

No campo penal, entretanto, a nossa legislação é excessivamente benevolente, não prevendo adequadas e severas punições, como seria de mister, aos criminosos do trânsito. Urge que se reforme e atualize tal legislação, atendendo-se ao clamor geral, para que o Brasil deixe de ocupar um dos primeiros lugares nas estatísticas mundiais no tocante ao número de acidentes automobilístico.

Por outro lado, cabe a legislação civil, a punição ao causador com a reparação do prejuízo sofrido pela vítima. No entanto, normalmente é bastante árduo à vítima provar a culpa daquele que causou o dano, por isso aos poucos a jurisprudência tem migrado da responsabilidade civil subjetiva, para a teoria do risco nos casos de reparação de danos por acidentes de trânsito.

Carlos Roberto Gonçalves (2015, pág. 686) orienta que:

(...) em inúmeros casos, o ônus da prova surge como uma barreira intransponível (...) embora não afastado, na maioria dos casos, o critério da culpa, procurou-se proporcionar maiores facilidades à sua prova. Os tribunais passaram a examinar com benignidade a prova de culpa produzida pela vítima, extraindo-a de circunstâncias do fato e de outros elementos favoráveis (a posição em que os veículos se imobilizaram, os sinais de frenagem, a localização dos danos etc.

Outro método utilizado para facilitar que a vítima tenha seu prejuízo reparado e o estabelecimento de casos de presunção de culpa, como exemplo a colisão de veículo que lhe vai a frente, com a inversão do ônus da prova, pois caberá ao causador do dano provar que não houve culpa.

O Código Civil em seu art. 927, parágrafo único, dispõe que:

Haverá obrigação de reparar o dano, independente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando atividade normalmente desenvolvida pelo autor implicar, por sua natureza, riscos para o direito de outrem.

Sendo assim, em acidentes de trânsito como em atropelamento que a vítima não concorre com a culpa, ou em abalroamentos de veículos parados tem-se utilizado a teoria do risco, ou seja, a Responsabilidade Objetiva, sustentado pelo exercício de atividade perigosa. Contudo no caso de acidente que envolve diversos veículos, a jurisprudência utilizada a responsabilidade civil subjetiva.

São diversas as formas de ocorrência de acidentes, como abalroamento, colisão, tombamento, capotagem, atropelamento, choque com objeto fixo. O Departamento Nacional de Trânsito utiliza essas formas para descrever os acidentes e assim classificá-los.

Em suma, há diversos fatores que ocasionam os mais vários tipos de acidentes no trânsito, como comportamento humano, defeito na manutenção de veículo, vias públicas em más condições de tráfego, porém o maior causador de acidentes é o homem, que seja por pressa, estresse, sono, desatenção, desobediências as normas de trânsito ou embriaguez acaba por dar causa a acidentes, que causam danos à vítima, seja eles meramente material, ou como demonstra as pesquisas, danos a integridade física e até mesmo o óbito. E cabe a esfera civil, o papel de reparar, ressarcir a vítima, através do instituto da Responsabilidade Civil, que de um lado serve para indenizar a vítima do prejuízo obtido, e de outro serve como meio de punição àquele que deu causa ao acidente.

## 3.2. DO DANO, DA CULPA E DAS INDENIZAÇÕES.

### 3.2.1. Do dano e das indenizações

O dano é a lesão sofrida por um bem jurídico, no qual causa uma diminuição, seja ao patrimônio, a honra, a saúde ou a vida de alguém. Para que haja o dever de indenizar, ou seja, a Responsabilidade Civil, necessariamente deve ter ocorrido um dano ou prejuízo.

Como já analisado, para a Responsabilidade Civil, no âmbito do Direito Civil, é ônus da vítima, a prova de culpa em lato sensu do causador do dano, sendo assim, sem prejuízo dessa prova, a vítima para que obtenha a indenização, deve também comprovar o dano sofrido, seja ele patrimonial ou extrapatrimonial, pois a jurisprudência entende que não há possibilidade de ressarcimento de dano hipotético ou eventual.

O Acidente de trânsito, pode compreender todas as espécies de danos passíveis de indenização, seja ele material, moral e até mesmo estético. Comprovado o dano, a indenização será medida de acordo com a gravidade, dimensão e proporção do dano causado no acidente. O artigo 944 do C. C. prevê: “A indenização mede-se pela extensão do dano”.

Todavia, se a vítima houver concorrido culposamente para o acidente, a indenização será medida, levando em consideração a sua culpa em consonância com a do autor.

### 3.2.1.1. Do Dano Patrimonial

O dano patrimonial, é aquele que recai sobre o bem corpóreo da vítima, ou seja, o dano material que a vítima sofreu decorrente do acidente. No dano material a doutrina utiliza o termo “ressarcimento”, deixando o termo “reparação” para os danos morais. Ele se divide em danos emergente ou danos positivos, e lucro cessante ou danos negativos.

Os danos emergentes ou danos positivos são aqueles no qual houve uma efetiva diminuição no patrimônio da vítima, o que a vítima perdeu efetivamente. No acidente de trânsito por exemplo, o carro danificado.

Quando do acidente decorrer a morte da vítima, os familiares devem ser reembolsados sobre os pagamentos das despesas com funeral, tratamento do morto, e o luto da família sempre observando o Princípio da Razoabilidade.

O lucro cessante ou danos negativos, é o valor que a vítima deixou de auferir em decorrência do prejuízo que lhe fora causado, por exemplo um taxista que após um acidente de trânsito fica impedido de exercer sua profissão, deixando assim de lucrar.

Se no acidente ocorrer a morte da vítima, ao que se refere a alimentos indenizatórios como lucro cessante, a jurisprudência majoritária tem entendido que para haver a indenização, deve considerar a dependência econômica familiar. O artigo 948, “caput”, e inciso II, dispõe que:

No caso de homicídio, a indenização consiste, sem excluir outras reparações:

(...)

Na prestação de alimentos às pessoas a quem o morto os devia, levando-se em conta a duração provável da vida da vítima.

Em relação a esposa e aos filhos menores para haver a indenização, a dependência econômica é presumível, contudo, no caso de ascendentes, descendentes maiores e irmãos da vítima, é necessário a prova da dependência econômica.

Isto posto, a indenização será de 2/3 do salário da vítima, multiplicados pelos meses até que seja atingida a idade de 74 anos, entendimento do Superior Tribunal de Justiça com base em pesquisa realizada pelo IBGE, que delimita a idade de expectativa de vida no Brasil. Entretanto, aos filhos o direito à pensão indenizatória será até completarem 25 anos de idade, perdendo-a caso casarem, e ao cônjuge vítima, enquanto durar o seu estado de viuvez.

Ao falar-se de indenização aos familiares quando do acidente decorre morte da vítima, a de se falar que o dano pode ser direto ou indireto/reflexo. O dano direto é aquele sofrido pela própria vítima, e cabe a ela requerer a indenização, e o dano indireto ou reflexo, é aquele dano sofrido por terceiro, ou pessoas que tinham forte vínculo familiar com a vítima, cabendo a esse terceiro requerer a indenização, é o caso da esposa e filhos que tem esposo morto em acidente de trânsito.

Em suma, os danos materiais podem ser requeridos pelo lesado e pelos dependentes econômicos (cônjuge, descendentes, ascendentes e irmãos).

Afirma Carlos Roberto Gonçalves (2015:498) que:

Compete a vítima da lesão pessoal ou patrimonial o direito de pleitear a indenização. Vítima é quem sofre o prejuízo. Assim, num acidente automobilístico, é o que arca com as despesas de conserto do veículo danificado. Não precisa ser necessariamente, o seu proprietário, pois o art. 186 do Código Civil não distingue entre proprietário ou mero detentor, Terceiro, a quem foi emprestado, pode ter providenciado os reparos e efetuado o pagamento das despesas, devolvendo ao proprietário em perfeito estado. Mas, por ter suportado as despesas todas, está legitimado a pleitear o ressarcimento, junto ao causador do acidente.

### 3.2.1.2. Dano Moral

Diferentemente do dano patrimonial, o dano moral não afeta o patrimônio do ofendido, portanto é chamado de extrapatrimonial ou imaterial.

Existem alguns princípios para fixação dos danos morais, tais quais: a responsabilização pelo simples fato da violação, a delimitação da reparação devida, a definição de parâmetros para a reparação, a fixação do valor da indenização em montante que desestimule a realização de novas violações, a possibilidade de adoção de sanções não pecuniárias, a submissão do agente à satisfação do dano e a cumulação das indenizações por dano patrimonial e dano moral (Roberto Senise Lisboa, 2010: pág. 300 e 301).

A Constituição Federal de 1988, consagrou sobre o dano moral em seu artigo 5º, incisos V e X. Estabelecendo:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade ao direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

V- é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem.

(...)

X- são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação.

Portanto a Constituição, acabou por estabelecer uma diretriz ao dano moral, que antes não era considerado para efeitos de reparação, pela dificuldade doutrinária e jurisprudencial em visualizar a determinação e quantificação.

O dano moral é aquele que a vítima tem um sofrimento moral anormal, algo que ofende seus direitos de personalidade, como a honra, a imagem, a vida, a liberdade, o decoro, dentre outros. Entretanto, não será indenizável uma simples dor ou aflição, nesse sentido explana Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág.508) “O direito não repara qualquer

padecimento, dor ou aflição, mas aqueles que forem decorrentes da privação de um bem jurídico sobre o qual a vítima teria interesse reconhecido juridicamente”.

Nesse diapasão, para medir o sofrimento moral da vítima é utilizado a figura do homem médio.

Silvio Salvo Venosa (2015: pág. 51) salienta que:

(...) é importante o critério do homem médio, o *bônus pater familias*: que não levará em conta o psiquismo do homem excessivamente sensível, que se aborrece com fatos diuturnos da vida, nem o homem de pouca ou nenhuma sensibilidade, capaz de resistir sempre às rudezas do campo.

A indenização por danos morais, serve para reparar um sofrimento anormal que traga consequências psicológicas à vítima, e não para aumentar seu patrimônio, segundo Flávio Tartuce (2015: pág.424) “esclareça-se que não há no dano moral uma finalidade de acréscimo patrimonial para a vítima, mas sim compensação pelos males”.

O dano moral pode ser direto ou indireto, sendo o dano moral direto aquele em que é lesionado um interesse que busca a satisfação de um bem jurídico extrapatrimonial como os direitos de personalidade, por outro lado o dano moral indireto é aquele que a lesão recai sobre um bem patrimonial, e como consequência traz prejuízo a um interesse não patrimonial, como exemplo dano a um objeto de estimação, com grande valor afetivo.

Sabe-se que o dano moral é para reparar danos que recaem sobre os direitos de personalidade, portanto direitos personalíssimos, ou seja, direitos inerentes a cada pessoa, que em regra são intransmissíveis e inalienáveis. Contudo o direito de exigir indenização por danos morais pode ser transferido aos sucessores, como prevê o artigo 943 do CC, sendo assim é plenamente possível aos herdeiros requererem a reparação pecuniária pelo dano causado aos seus ascendentes.

Há algumas objeções ao dano moral, haja vista que se trata de um dano imaterial e para tanto, a certa impossibilidade de mensurar ou valorar a dor, ou sofrimento causado a vítima, afim da reparação pecuniária.



Quanto a prova do dano moral, existe o dano moral provado ou subjetivo, que é aquele que precisa ser comprovado pelo autor da ação, e o dano moral presumido ou objetivo (*in re ipsa*), ocorre nos casos que não é exigido do autor uma comprovação do dano, pois a forma que o direito foi lesado, presume-se o sofrimento, como exemplo, protesto indevido de títulos.

Por fim, a reparação do dano moral, deve ser dada observando as condições econômicas das partes, para que ela cumpra sua finalidade.

Nesse sentido, escreve Silvio Salvo Venosa (2015: pág.54):

Deverá ser levada em conta também, para estabelecer o montante da indenização, a condição social e econômica dos envolvidos. O sentido indenizatório será mais amplamente alcançado à medida que economicamente fizer algum sentido tanto para o causador do dano como para a vítima.

### 3.2.1.3. Danos Estéticos

O dano estético é aquele em que a lesão causada a vítima, traz consequências em sua aparência, uma deformidade permanente, distorcendo o que era antes de ser lesionada, e que cause constrangimento.

Flávio Tartuce (2015: pág.458) disciplina:

(...) tais danos, em regra, estão presentes quando a pessoa sofre feridas, cicatrizes, cortes superficiais ou profundos em sua pele, lesão ou perda de órgãos internos ou externos do corpo, aleijões, amputações, entre outras anormalidades que atingem a própria dignidade humana.

Outrora, o dano estético era uma subcategoria do dano moral, e vezes de dano material. Entretanto, nos dias atuais, essa espécie de dano, se enquadra em uma nova modalidade, tornando-se terceira modalidade de dano.

O presente trabalho trata especificamente, sobre acidente de trânsito, pelo qual na sua menor gravidade possível, pode causar prejuízo a alguém, e por consequência o dever de indenizar, seja por um automóvel danificado, pela perda da vida, ou até mesmo de uma deformidade permanente da vítima.

Jurisprudências<sup>5</sup>:

RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. Dinâmica do **acidente**: hipótese em que o condutor do automóvel invadiu a pista contrária e provocou a colisão com a motocicleta. Sendo do réu/reconvinte a **responsabilidade** exclusiva pelo infortúnio, é assente o seu dever de indenizar os prejuízos impingidos à vítima. Danos morais: a gravidade do **acidente**, que produziu fraturas escoriações, além do longo período de imobilidade a que foi submetido o autor, autorizam a readequação da verba indenizatória para R\$20.000,00, mais consentânea aos parâmetros adotados por esta Câmara. Danos Estéticos: fixados dentro dos parâmetros desta Câmara Julgadora, devem ser mantidos em R\$ 5.000,00. Danos materiais: são devidas as despesas médicas efetivamente comprovadas nos autos, na hipótese R\$ 686,46. Lucros cessantes: não comprovado o prejuízo efetivo, deve ser rejeitada a pretensão. Deram parcial provimento ao apelo do autor/reconvindo e negaram provimento ao apelo dos réus/reconvintes. (Apelação Cível Nº 70066087560, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Umberto Guaspari Sudbrack, Julgado em 27/08/2015).

RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. Hipótese em que constatada a culpa do réu pelo evento, pois ultrapassou veículo de maneira imprudente, pela direita, culminando no acidente. Danos morais devidos, pois demonstradas as seqüelas suportadas pela autora. Valor indenizatório mantido, porque de acordo com as peculiaridades do caso concreto. AGRADO RETIDO DESPROVIDO. APELO PARCIALMENTE PROVIDO. UNÂNIME. (Apelação Cível Nº 70052360922, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Antônio Maria Rodrigues de Freitas Iserhard, Julgado em 26/03/2014)

<sup>5</sup> Disponível: <http://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Responsabilidade+Civil+em+acidente+de+transito> .Acesso em 12/08/2016.

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRANSITO. CULPA DO REQUERIDO. DANO MORAL. QUANTUM INDENIZATÓRIO. TERMO INICIAL DOS JUROS DE MORA. Os documentos acostados aos autos não deixam dúvidas acerca da culpa do requerido pelo acidente, pois empreendeu manobra arriscada, sem a devida cautela. Excesso de velocidade do veículo do autor que não restou comprovado nos autos. Dano moral configurado, pois o acidente resultou em lesão corporal, ultrapassando a barreira do mero dissabor. Quantum indenizatório fixado em R\$5.000,00 que não comporta modificação, pois atende aos postulados de razoabilidade e proporcionalidade. Termo inicial dos juros de mora que deve ser fixado na data do acidente. Inteligência da Sumula 54 do STJ. APELO DESPROVIDO. RECURSO ADESIVO PROVIDO PARCIALMENTE. UNÂNIME. (Apelação Cível Nº 70067003400, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Pedro Luiz Pozza, Julgado em 10/12/2015).

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO REGRESSIVA. CHOQUE EM CRUZAMENTO. INVASÃO DE PREFERENCIAL. ALTA VELOCIDADE DO VEÍCULO QUE TRANSITAVA NA VIA PREFERENCIAL NÃO DEMONSTRADA. O choque entre os veículos conduzidos pelo segurado da autora e pelo demandado se deu, exclusivamente, em função de o último não ter obedecido à placa PARE, invadindo a via preferencial, no qual transitava o veículo segurado. DANOS MATERIAIS. Impugnação genérica e inapta a derruir a prova dos gastos efetuados pela autora para conserto do veículo segurado, consubstanciada em notas fiscais de serviços. Sentença mantida. APELO DESPROVIDO. (Apelação Cível Nº 70049331853, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Ana Lúcia Carvalho Pinto Vieira Rebut, Julgado em 19/03/2015).

RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. Situação em que ficou comprovada a culpa da motorista demandada, pois invadiu inadvertidamente a preferencial. A indenização por danos morais não se confunde com o dano material. Indeferimento. APELAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDA. (Apelação Cível Nº 70046627915, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos, Julgado em 08/08/2012)

### **3.2.2. Teoria Subjetiva e o elemento culpa**

Como já foi demonstrado, o elemento culpa, nem sempre foi auferido, no momento de exigir-se a reparação de um prejuízo, no entanto nos dias atuais, nosso ordenamento civil, a culpa, aquela que surgirá com a *Lex Aquilia de damnum*, é extremamente importante para se falar em dever de reparação.

A Culpa na Resp. Civil, significa Culpa em *lato sensu*, ou seja, ela compreende o dolo, e a culpa em sentido estrito ou *stricto sensu*.

O dolo é vontade do agente de violar e causar dano ao direito de outrem. Segundo Flávio Tartuce (2015: pág.376), "(...) a culpa pode ser conceituada como sendo o desrespeito a um dever preexistente, não havendo propriamente uma intenção de violar o dever jurídico, que acaba sendo violado por outro tipo de conduta".

Logo, a culpa é a falta de vigilância do agente, que por imprudência, negligência ou imperícia, lesa direito alheio, sem, contudo, a intenção de fazê-lo.

Na Responsabilidade Civil Subjetiva, o elemento culpa é fundamental, para haver reparação/indenização por um dano, uma vez que, aquele que teve o seu direito violado, deverá provar que houve culpa por parte daquele que violou. Provada a culpa o patrimônio do agente estará vinculado a reparação.

Para avaliar a culpa do agente é usado dois critérios: a culpa em concreto e em abstrato. A primeira, é a análise da culpa em um caso concreto, e a segunda é a análise com base na figura do homem médio, ou seja, no comportamento de uma pessoa mediana, nem tão inteligente, nem tão desprovido de tal, sendo então uma unidade de medida do comportamento humano.

Para Flávio Tartuce (2015: pág.379), "As duas formas de culpa deverão interagir entre si, ou seja, deve-se analisar o caso concreto levando-se em conta a normalidade do comportamento humano (...) devem interagir para que conclusão do aplicador do direito seja justa e razoável. "

Em suma, embora exista em nosso ordenamento jurídico a Responsabilidade Objetiva, fundamentada na teoria do risco, o sistema adotado como regra pelo Código Civil, é o da Responsabilidade Civil Subjetiva.

### 3.3. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO

O acidente de Trânsito, pode decorrer de diversos fatores, por dolo ou culpa do agente causador, por culpa concorrente da vítima, culpa exclusiva da vítima. Porém pode decorrer também de culpa do Estado, seja por omissão em oferecer serviço público, ou ainda que ofereça, este serviço esteja em má condições como exemplo falta de sinalização nas vias públicas, vias com buracos, pouca iluminação, ou ainda, pode ser causado por agente público no exercício de suas funções.

O presente trabalho tem a pretensão de explanar sobre qual a Responsabilidade Civil do Estado, quando de sua omissão, decorre um acidente de trânsito, qual a responsabilidade quando o agente causador do acidente é um agente público exercendo sua função pública, e qual a responsabilidade do Estado em acidentes em rodovias em concessão por terceiro Pessoa Jurídica do Direito privado.

### **3.3.1. Evolução e Teorias da Responsabilidade Civil do Estado**

A responsabilidade Civil do Estado, ou o dever do Estado de indenizar pecuniariamente um particular lesado, vem se evoluindo com o decorrer dos anos, indo da Irresponsabilidade para a Responsabilidade Objetiva, contudo passando por várias teorias.

A primeira delas era a teoria da Irresponsabilidade que era usada na época dos Estados Absolutos e se fundava na concepção de soberania, o Estado com autoridade máxima sobre seus súditos, e a ele cabia a proteção do direito, portanto não podia agir contra si mesmo. No entanto, essa teoria não se sustentou, por sua notável injustiça, surgindo então a teoria civilista, que ao admitir a responsabilidade do Estado, se usou dos princípios do direito civil, com ideia da culpa, por isso se falava em Teoria Civilista da Culpa.

Essa teoria surgiu para amenizar a teoria da Irresponsabilidade, e para isso foram divididos para fim de responsabilidade os atos de império e os atos de gestão. O primeiro, praticado pelo monarca, não era passível de responsabilidade, já o segundo eram praticados pela administração em pé de igualdade ao particular, e por tanto eram passíveis de responsabilidade, desde que provado pela vítima a culpa da administração estatal. Porém houve grande oposição a essa teoria e ela foi desprezada.

Após, surgiu a teoria Publicista, pela qual era dividido em a teoria da culpa do serviço ou culpa administrativa e a teoria do risco. A primeira se afasta da ideia da responsabilidade

civil do estado em decorrência de funcionário público, pois ocorria quando um serviço público não funcionou, funcionou atrasado ou funcionou mal. A segunda, era a hipótese que o funcionário mesmo respondia por sua culpa.

E por fim surge a Teoria da Responsabilidade Objetiva do Estado, usada até os dias atuais, pelo qual havendo um dano e o nexo de causalidade entre o dano e a omissão do estado em oferecer um serviço público, ou entre o agente público causador, o Estado terá o dever de indenizar, não necessitando assim que a vítima tenha que provar a culpa do Estado.

No Brasil, a primeira Constituição que tratou da Responsabilidade Civil do Estado foi a de 1916, que adotou a teoria Civilista da responsabilidade subjetiva, pelo qual provado a culpa do agente público, o Estado teria o dever de indenizar, já a Constituição Federal de 1934, trouxe a responsabilidade solidária entre o Estado e o funcionário. Sendo então a Constituição de 1946, a primeira a adotar a Teoria da Responsabilidade objetiva.

Nossa CF/88, consagrou em seu artigo 37, § 6º, a Responsabilidade Objetiva do Estado, dispondo:

(...) as pessoas jurídicas do direito público e as do direito privado prestador de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de culpa.

E o Código Civil, em seu artigo 43, “caput”, prevê:

(...) as pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos de seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito de regresso contra os causadores do dano, se houver, por parte destes culpa ou dolo.

O Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 1º, § 3º, dispõe que:

(...) os órgãos e entidades competentes do Sistema nacional de Trânsito respondem, no âmbito de suas respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (...).

Isto posto, pode-se afirmar que se o acidente de trânsito ocorrer por um mau funcionamento de um serviço público, pelo não funcionamento, ou seja, por omissão do poder público, o Estado responderá objetivamente. Também ocorrerá a Responsabilidade Objetiva do Estado, se quem der causa ao acidente for agente público em exercício de suas funções.

E assim, se o acidente ocorrer em rodovias em sistema de concessão em decorrência de omissão do serviço público prestado ou quando quem der causa ao acidente for funcionário público em exercício de suas funções, o Estado terá dever de reparar o dano causado ao particular, pois embora vigore o sistema de concessão, as empresas são pessoas jurídicas do direito privado, que estão prestando serviço público, assim consagrou a Constituição Federal e a legislação infraconstitucional civil.

Carlos Roberto Gonçalves (2015: 741) afirma:

Nos serviços públicos ou de utilidade pública prestados diretamente pela Administração centralizada, responde a entidade pública prestadora pelos danos causados ao usuário ou a terceiros, independentemente da prova de culpa de seus agentes ou operadores, visto que a Constituição Federal estabelece a responsabilidade objetiva do Poder Público, extensiva às pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos (art. 37, §6º).

Jurisprudências obtidas da obra de Carlos Roberto Gonçalves:

Acidente de trânsito- Evento ocasionado em razão de deficiência de sinalização em obras executadas em via pública – Indenização devida pelo Município e pela empresa que realizou as obras na pista de rolamento- Inteligência dos arts. 30, III e VIII, e 37, §6º, da CF” (RT, 782:323).

Acidente de trânsito- Queda de veículo em buraco existente na via pública, sem sinalização visível e perceptível de forma objetiva, ocasionando danos de grande monta – Responsabilidade da Municipalidade-ré caracterizada- Inexistência de culpa da vítima – Verba devida em face do princípio da teoria do risco administrativo (art. 37, § 6º, da CF – Indenizatória procedente” (JTACSP, 175:212; RT, 747:285).

Conclui-se, em síntese, que na ocorrência de acidente automobilístico, que envolva particular e veículo oficial, ou particular que sofra acidente em decorrência da omissão estatal em oferecer serviço público, basta que o particular demonstre o nexo de causalidade entre o dano sofrido e a ação ou omissão do agente público para que tenha seu dano reparado, não necessitando provar o elemento culpa, pois para a haver a obrigação de indenização Estatal, vigora a Responsabilidade Objetiva.

#### **4. ASPECTOS PROCESSUAIS, INOVAÇÕES DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL.**

##### **4.1 INOVAÇÕES DO NOVO CPC, E A EFICÁCIA DA CONCILIAÇÃO E MEDIAÇÃO NA REPARAÇÃO DOS DANOS POR ACIDENTES DE TRÂNSITO.**

O processo é um instrumento utilizado para solucionar conflitos. Com o passar dos tempos muito tem se evoluído, deixando seu extremo formalismo afim de servir como um instrumento para a obtenção da tutela jurisdicional.

O ordenamento jurídico processual brasileiro criado em 1973, passou por várias reformas desde então, contudo em março de 2016 foi revogado, passando a vigorar o novo Código de Processo Civil.

O Novo Código foi uma reformulação do antigo, dando ênfase aos Princípios da Instrumentalidade e Celeridade Processual, e para isso valorou mais as formas alternativas de conflito, o artigo 3º, § 3º, dispõe: “(...) A conciliação, a mediação e outros métodos de



solução consensual de conflitos deverão ser estimulados por juízes, advogados, defensores públicos e membros do Ministério Público, inclusive no curso do processo judicial. ”

E assim, regulamentou a conciliação e a mediação, com uma seção específica sob o título “Dos Conciliadores e Mediadores Judiciais”, quais são dos artigos 165 a 175.

Daniel Amorim Assumpção Neves (2016: pág. 04) leciona:

(...) o diploma processual é inovador e sai da abstração do “conciliador é legal” para a criação de uma estrutura e de um procedimento que realmente possa incrementar a conciliação e a mediação como forma de solução do conflito e por consequência a extinção do processo por sentença homologatória do auto composição.

Quando ocorre um litígio, seja por descumprimento de um contrato, ou decorrente de um dano extracontratual, como exemplo o acidente de trânsito, nasce para a vítima o direito de haver seu direito reconhecido, e seu prejuízo ressarcido. Nosso ordenamento não permite a autotutela, como ocorria antes do surgimento do Estado. Portanto, o Estado retirou do cidadão o poder de fazer justiça com as próprias mãos, e em troca oferece o Judiciário para dirimir os conflitos surgidos ao homem vivente em sociedade.

Contudo, a demanda de processos no Judiciário é altíssima, o que faz com que esse seja moroso, mas é certo que para solucionar esse problema o código de processo civil tem como Princípios de extrema relevância, a Instrumentalidade e a Celeridade Processual. E com isso, as formas alternativas de solução de conflitos, ganham grande importância, como a auto composição.

Essa forma de solução de conflito não é novidade do NCPC, no entanto, como já explanado agora tem maior relevância.

A auto composição é um gênero, em que comporta a transação, a submissão e a renúncia. A transação é quando as partes entram em um acordo de forma que cada qual cede parte de seu direito, porém ambas saem satisfeitas. A submissão e a renúncia há o exercício de vontade de uma parte, sendo que, na renúncia o titular do direito pretendido renúncia ao seu direito fazendo cessar o conflito enquanto, na submissão, a parte se sujeita a pretensão contrária.

A auto composição feita pela transação é a que mais tem se usado, porque ambas as partes saem satisfeitas após o acordo. Pode ser feita através da negociação, mediação ou conciliação. Na negociação, as partes chegam a uma solução para conflito, sem intermédio de um terceiro. Por outro lado, tanto na mediação quanto na conciliação, há um terceiro envolvido na resolução do conflito. Na mediação por sua vez, são as partes que por si só chegam a um acordo, e põem fim a solução do litígio, e o mediador exerce apenas o papel de instiga-las.

A mediação serve preferencialmente quando as partes envolvidas já têm um vínculo anterior, como exemplo no direito de família, de vizinhança e de societário. Assim, dispõe o artigo 165, § 3º, do NCPC:

(...)

O mediador, que atuará preferencialmente nos casos em que houver vínculo anterior entre as partes, auxiliará aos interessados a compreender as questões e os interesses em conflito, de modo que eles possam, pelo restabelecimento da comunicação, identificar, por si próprios, soluções consensuais que gerem benefícios mútuos.

Na conciliação, o terceiro (conciliador), não exerce papel de julgador, porém atua como intercessor entre as partes, propondo a solução do conflito através da transação.

O § 2º do citado diploma acima prescreve:

(...)

O conciliador, que atuará preferencialmente nos casos em que não houver vínculos anterior entre as partes, poderá sugerir soluções para o litígio, sendo vedada a utilização de qualquer tipo de constrangimento ou intimidação para que as partes conciliem.

Com fundamento no exposto, em acidente de trânsito, o correto é a conciliação para dirimir eventuais conflitos.

Segundo Manuel Amorim Assumpção Neves (2016: pág.07):

Significa dizer que a conciliação é mais adequada para conflitos de interesses que não envolvam relação continuada entre as partes, que passaram a manter vínculo justamente em razão da lide instaurada, como ocorre numa colisão de veículos.

Tanto na conciliação quanto na mediação, após a transição é feito um termo pelo qual o juiz homologa, e o acordo passa a ter força de coisa julgada material.

O Novo CPC, também traz a criação de Centros Judiciários de Solução Consensual de Conflitos, que serão responsáveis pela realização de sessões e audiências de conciliação e mediação e pelo desenvolvimento de programas destinados a auxiliar, orientar e estimular a auto composição, como disciplinou o artigo 165.

Em casos de acidentes no trânsito, é possível a conciliação como forma de solucionar os conflitos, servindo para quando há um dano material no veículo da parte prejudicada. Entretanto, se no acidente houver vítimas fatais, não será possível a conciliação.

Em alguns Estados, existe uma unidade móvel de conciliação para acidentes de trânsito que não têm vítimas fatais, na ocorrência de um acidente, ao ser acionado, a unidade móvel vai até o local junto a um conciliador, e lá mesmo é feito a conciliação entre as partes envolvidas, ou nas hipóteses da impossibilidade do acordo imediato, as partes já saem com data designada para audiência de conciliação.

## 4.2. DO RITO PROCESSUAL E DO FORO COMPETENTE

O Código de Processo Civil de 1973, em seu artigo 275, previa que para as causas de ressarcimento por danos causados em acidentes de trânsito, deveria se proceder pelo procedimento sumário.

Isso decorria, porque no processo de conhecimento, havia uma divisão de procedimento, ou seja, de caminho para se obter a tutela estatal, sendo o comum e especial. No procedimento comum, havia uma subdivisão, o rito ordinário e o rito sumário. O rito sumário, seria um rito mais célere, com concentração dos atos processuais.

Em sua obra Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág. 695/696) lecionara:

(...) o procedimento sumário é o adequado para as causas de reparação de danos decorrentes de acidentes de trânsito, seja esse dano de natureza pessoal ou material (...). É também adequado para haver indenização advinda do seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Entretanto, o Novo Código de Processo Civil, suprimiu o rito ordinário e o sumário, passando assim a ter no processo de conhecimento, o procedimento comum e especial, apenas. E, assim, o procedimento comum é aplicado a todos os casos, com exceção quando dispositivo do código prever outro procedimento, aplicar-se a também o procedimento comum subsidiariamente aos procedimentos especiais e ao processo de execução, como disciplina o artigo 318 do Novo CPC.

Com a interpretação desse artigo, entende-se que no caso de acidentes de trânsito, o processo tramitará sob o rito comum. Contudo, cabe salientar que nos processos que se iniciaram antes da vigência do NCPC, continuarão a tramitar pelo rito sumário e ordinário, até que se extinguem.

Quanto ao foro competente, nas ações de reparação de danos causados em acidentes de trânsito, será competente o foro do domicílio do autor ou do local do fato.

O CPC de 1973, já estabelecia essa regra de competência em seu artigo 100, § único. O NCPC não trouxe nenhuma inovação neste aspecto, portanto ainda continua sendo competente para julgar a lide, o foro do domicílio do autor, ou do lugar do fato, contudo está disposto no artigo 53, inciso V.

Com relação ao artigo 100, § único, Carlos Roberto Gonçalves (2015: pág. 694) salienta:

(...) o referido diploma legal veio atender aos reclamos gerais, considerando o foro do lugar do acidente competente para a propositura da ação de reparação de danos, concorrentemente com o domicílio do autor, e reconhecendo, assim, que a regra geral do domicílio do réu não mais atendia às necessidades surgidas em decorrência do aumento considerável do tráfego de veículos no País, de grande

extensão territorial- o que obrigava a vítima a ajuizar sua ação em comarcas distantes do seu domicílio e do local do fato.

Entende-se que essa exceção à regra do foro do domicílio do réu, veio para comodidade do autor, para que a este fosse mais fácil requerer reparação do seu prejuízo, porém o autor poderá se dispor a regra antes do art. 100, § único e agora do art. 53 inciso V, para propor a ação no domicílio do réu, não sobrevivendo desse procedimento a incompetência do juízo, pois essa renúncia estaria beneficiando ao réu.

Em suma, conclui-se que ao ocorrer um acidente no trânsito que cause danos, se a vítima por vias convencionais não conseguir ver seu prejuízo reparado, poderá pleitear junto ao Judiciário, ação de reparação de danos, seja ele material ou moral, e para tanto a ação poderá ser ajuizada no domicílio do autor ou no local do fato, ou ainda no domicílio do réu, se a vítima assim o desejar. Esse processo correrá sobre o procedimento comum, já que rito sumário pelo qual era se processava no Código de Processo Civil de 1973, fora suprimido pelo Novo CPC.

## **5. CONCLUSÃO**

Ante o exposto o trabalho teve como escopo, pesquisar sobre os aspectos da legislação sobre a Responsabilidade Civil em acidentes no trânsito interpretado pela doutrina e jurisprudência.

Na busca da segurança jurídica e tutela jurisdicional, pelas qual, todo cidadão pode recorrer ao Estado para ter seu direito reconhecido, o instituto da Responsabilidade Civil desde os primórdios tem se evoluído, com intuito de atender as necessidades e anseios das pessoas e por fim promover a paz social.

No dia a dia as pessoas estão sujeitas as mais diversas situações que podem transformar-se em atos jurídicos, dentre elas os acidentes que ocorrem no trânsito. Uma relação extracontratual, que faz nascer na esfera civil, o dever de indenizar, chamado de Responsabilidade Civil.

O ordenamento jurídico brasileiro, adotou como regra a Responsabilidade Civil Subjetiva, amparada no elemento culpa, pelo qual o agente que deu causa ao acidente, só terá o dever de indenizar se agiu com culpa, sendo que essa culpa abrange o dolo e a culpa *in strictu sensu*.

Dessa forma, a vítima para obter seu prejuízo ressarcido terá o ônus de provar a culpa do agente causador, o que em diversos casos, acaba por ser um ônus tanto quanto impossível, e para tanto o legislador passou a usar em algumas exceções a culpa presumida e a Responsabilidade Objetiva.

Nos danos decorrentes de acidentes de trânsito, a culpa presumida é usada em casos como exemplo, quando o agente bate o carro na traseira do carro a sua frente. E a Responsabilidade Objetiva, é utilizada nos casos que envolve o Estado, seja por ser ocasionado por agente público em exercício a sua função, ou por omissão estatal no cumprimento de sua obrigação com as vias públicas.

Há também situações que atenuam e até mesmo excluem a Responsabilidade Civil, como a culpa exclusivamente da vítima, a culpa concorrente, acidentes decorrentes de caso fortuito ou força maior e pelas excludentes de ilicitude como o agir em estado de necessidade, legítima defesa, exercício regular de Direito e estrito cumprimento do dever legal, que são situações que excluem a ilicitude do ato, contudo, nem sempre por excluir a ilicitude, exclui também o dever de reparar.

Conclui-se, portanto, que em acidentes de trânsito, podem ocorrer danos materiais, morais e estéticos. E para solucionar, e reparar esses danos, o legislador, junto a interpretação doutrinária e jurisprudencial tem pacificado a instituto da Responsabilidade Civil.

Outra preocupação do legislador no auxílio para efetiva e rápida tutela jurisdicional, é a conciliação e mediação, pela qual o NCPC, passou a dar mais ênfase. Uma forma de solução de conflito tão eficaz quanto à forma litigiosa convencional, no entanto, com mais agilidade para tutelar as vítimas. Nos acidentes de trânsito, mostra-se eficaz nos casos em que não houver vítimas fatais, mas sim apenas prejuízo material.

Neste diapasão, compreende-se que a Responsabilidade Civil, tem sido matéria pacificada, e tem atendido as mais diversas peculiaridades surgidas em cada caso concreto, além de ser efetiva para solucionar os conflitos ocasionados pelos sinistros, de forma a conceder aos jurisdicionados a devida prestação jurisdicional; deste modo, garante a segurança jurídica e a paz social.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Lei Federal Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Código Civil**. Brasília, 1990.

BRASIL. Lei Federal Nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973. **Código de processo Civil**. Brasília, 1973.

BRASIL. Lei Federal Nº 13.105, de 16 de março de 2015. **Novo código de Processo Civil**. Brasília, 2015.

LISBOA. Roberto Senise. **Manual de Direito Civil**. 5º edição, São Paulo, Editora Saraiva, 2010.

VENOSA. Silvio de Salvo. **Responsabilidade Civil**. 15º edição. São Paulo, Editora Atlas, 2015.

GONÇALVES. Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 16º edição. Editora Saraiva, 2015.

TARTUCE. Flávio. **Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil**. 10º edição. São Paulo. Editora Método, 2015.

DINIZ. Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 28º edição, Editora Saraiva, 2014.

GAGLIANO, Pablo S; FILHO, Rodolfo Pamplona. **Novo Curso de Direito Civil Responsabilidade Civil**. 11º edição, Editora Saraiva, 2013.

SILVA. Wilson Melo de. **Da Responsabilidade Civil Automobilística**. 3º edição. Belo Horizonte-MG. Editora Saraiva, 1980.

PEREIRA. Caio Mario da Silva. **Responsabilidade Civil**. 9ª edição. Rio de Janeiro. Editora Forense, 2001.

NEVES. Daniel Amorim Assumpção. **Manual de Direito Processual Civil**. 8º edição. Editora Juspodium, 2016.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 7<sup>o</sup> edição. Editora Revista dos Tribunais, 2007.

PIETRO. Maria Sylvia Zanella Di. **Direito Administrativo**. 28<sup>o</sup> edição. São Paulo, Editora Atlas, 2015.