



**Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro**  
**Centro de Ciências Jurídicas e Políticas**  
**Escola de Ciências Jurídicas**

**Carolina Coreixas Monteiro**

**A RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTE DE TRÂNSITO FRENTE À  
CLÁUSULA GERAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA.**

Rio de Janeiro

2016

**Carolina Coreixas Monteiro**

**A RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTE DE TRÂNSITO FRENTE À  
CLÁUSULA GERAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Ciências Jurídicas da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador(a): Patricia Ribeiro Serra Vieira

Rio de Janeiro

2016

Em primeiro lugar, agradeço a Deus, por estar presente em todos os momentos, me fazendo perseverante e me ajudando a trilhar o caminho escolhido e a superar todas as dificuldades.

Aos meus pais, Carlos e Sônia, pelo amor incondicional e pelo apoio diário.

À minha avó Belmira, pelo amor e pela dedicação que, ao longo de toda a minha vida de estudante, proporcionaram a realização de cada etapa de modo mais agradável.

Ao meu namorado Raphael, pelo carinho e compreensão.

À minha orientadora Patricia, pelo incentivo e suporte nas correções e condução do presente trabalho.

A todos os que fizeram parte da minha graduação, muito obrigada.

“A mais bela função da humanidade é a de administrar a justiça.”  
(Voltaire)

## RESUMO

Objetiva-se averiguar a possibilidade de incidência da cláusula geral de responsabilidade civil objetiva nos casos de acidente de trânsito tradicionalmente resolvidos com base na teoria da culpa presumida. Para tanto, faz-se uma breve abordagem da evolução do sistema de responsabilidade civil e examinam-se as situações de ocorrências envolvendo veículo automotor, considerando-o, eminentemente, perigoso. É feita ainda uma discussão sobre o seguro DPVAT e o seu papel no cenário atual. A pesquisa se reserva à análise doutrinária e jurisprudencial da matéria, com base nos princípios da dignidade da pessoa humana e solidariedade social, em especial junto ao Superior Tribunal de Justiça, sem prejuízo de pesquisa realizada no Supremo Tribunal Federal e Tribunais Estaduais, nos últimos três anos.

Palavras-chave: Responsabilidade civil objetiva. Culpa presumida. Seguro DPVAT. Dignidade da pessoa humana. Solidariedade social.

## **ABSTRACT**

The objective is to investigate the possibility of incidence of the general principle of objective liability in cases of traffic accidents traditionally solved based on the theory of presumed guilt. Therefore, does a approach of the evolution of the civil liability system and examines the situations of accidents involving motor vehicle, considering them eminently dangerous. Is also made a discussion on the DPVAT insurance and its role in the current scenario. The research reserves the doctrinal and jurisprudential analysis of the matters, based on the principles of human dignity and social solidarity, especially with the Superior Court of Justice, in the Supreme Court and State Courts, in the last three years..

Key-words: Objective liability. Presumed guilt. Insurance DPVAT. Dignity of human person. Social solidarity.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

Art. – Artigo

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DPVAT - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais por Veículos Automotores de Via Terrestre

STF – Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	8
2	DA CULPA PROVADA AO RISCO .....	11
2.1	Evolução Histórica .....	11
2.2	Fundamentos Doutrinários da Responsabilidade Civil .....	19
2.2.1	Ato ilícito .....	20
2.2.2	Responsabilidade Civil Subjetiva e Objetiva .....	22
2.2.3	Responsabilidade Contratual e Extracontratual .....	23
3	A CLÁUSULA DE RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA FRENTE ÀS SITUAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM PARTICULARES .....	25
3.1	A cláusula Geral de Responsabilidade Civil Objetiva .....	25
3.2	As situações de acidentes de trânsito com particulares .....	28
4	O TRATAMENTO JURÍDICO ATRIBUÍDO AO SEGURO OBRIGATÓRIO.....	46
5	ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA APLICÁVEL À ESPÉCIE .....	55
6	CONCLUSÃO .....	62
	REFERÊNCIAS .....	64



## 1. INTRODUÇÃO

A discussão sobre o instituto da responsabilidade civil na esfera dos acidentes automobilísticos tem se expandido em decorrência do aumento da produção industrial de veículos terrestres, aliado à precariedade das condições de tráfego no Brasil. Deste modo, cada vez mais é possível ver a ampliação do número de acidentes nas vias, o que corrobora o surgimento de situações jurídicas variadas e complexas.

Dados recentes (atualizados em 8/6/2015, mas acessados em 11/09/2015) comprovam que acidentes de trânsito foram os responsáveis por 42.266 óbitos em 2013 e 201.000 feridos hospitalizados em 2014, além do seguro DPVAT em 2014 contabilizar 52.200 indenizações por morte e 596.000 por invalidez.<sup>1</sup>

Por conseguinte, esse panorama brasileiro demonstra a necessidade de se ampliar o estudo em referência, isto é, não apenas da responsabilidade pelo viés subjetivo, incluída a presunção da culpa, mas, essencialmente, por meio da apreciação da teoria do risco. Desse modo, analisar o tratamento atual da responsabilidade civil na seara dos acidentes de trânsito pela doutrina jurídica é essencial.

Assim, propõe-se uma abordagem voltada para a responsabilidade civil objetiva, em vista do dogma do parágrafo único do art. 927 do Código Civil brasileiro. Logo, será considerado que conduzir um veículo automotor em uma via terrestre implica, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Deste modo, pretende-se também observar a aplicabilidade do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil de 2002, no campo jurisprudencial atual, isto é, nos últimos dois anos, através de acórdãos do Supremo Tribunal Federal (STF), Superior Tribunal de Justiça (STJ) e Tribunais de Justiça dos Estados da Federação.

Para tanto, o propósito do presente trabalho consiste em analisar a responsabilidade civil objetiva nos acidentes de trânsito entre particulares,

---

<sup>1</sup>VIAS SEGURAS. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. Disponível em: [http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais). Acesso em: 15 set. 2016.

buscando ainda: (i) conceituar doutrinariamente a responsabilidade civil; (ii) verificar a evolução doutrinária da responsabilidade civil no direito brasileiro; (iii) definir a responsabilidade civil objetiva pela aplicação da cláusula geral presente no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil vigente; (iv) verificar a aplicabilidade da cláusula geral de responsabilidade civil objetiva nos acidentes de trânsito; (v) indicar acórdãos do Superior Tribunal de Justiça, Supremo Tribunal Federal e Tribunais de Justiça dos Estados da Federação sobre a reparação dos danos em acidentes de trânsito; (vi) analisar os dados colhidos dos acórdãos selecionados.

A partir do método qualitativo, tecer-se-á um estudo acerca da responsabilidade civil objetiva nos acidentes de trânsito, a qual possibilita um maior amparo àquele que sofreu um dano, a fim de que o mesmo se veja resguardo como pessoa humana, preservada a sua dignidade, de forma plena. Logo, considerando que a direção de veículo automotor, por sua natureza, implica em risco a terceiro, não há que se qualificar a culpa do agente causador do dano como culposa.

Atualmente percebe-se que o desenvolvimento tecnológico da indústria automobilística proporciona a criação massificada de veículos mais modernos e com capacidade de alcançar maior velocidade. Contudo, as inovações, inegavelmente, conduzem a geração de maiores riscos a terceiros. Nessas circunstâncias, para Nehemias Domingos de Melo,

aqueles que desenvolvem atividades potencialmente perigosas, devem acautelar-se para que a atividade não venha a causar danos a outrem, porquanto se ocorrente, não poderão se escusar do dever indenizatório argumentando simplesmente a inexistência de culpa, pois (...) sua responsabilidade será objetiva.<sup>2</sup>

De acordo com José Acir Lessa Giordani, exigir a comprovação da culpa para definir a responsabilidade subjetiva impõe uma barreira ao sucesso da

---

<sup>2</sup> MELO, Nehemias Domingos de. **Da culpa e do risco: como fundamentos da responsabilidade civil**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2005, p. 29.

demanda, o que compromete o acesso a prestação jurisdicional.<sup>3</sup> A aplicação da responsabilidade subjetiva na maioria dos casos de acidentes automobilísticos implica em uma dificuldade probatória indispensável à reparação de danos.

Admitir a cláusula geral de responsabilidade civil objetiva em casos de acidentes de trânsito, costumeiramente encaixados na incidência da culpa presumida, é permitir uma ampliação de amparo às pessoas vitimadas.

Para Arnaldo Rizzardo<sup>4</sup>, colocar um automóvel em circulação gera uma probabilidade de riscos provocadores de acidentes. Diante de uma situação de inevitabilidade, surge uma solução: o seguro obrigatório de natureza objetiva a fim de socorrer a vítima do sinistro.

Por conseguinte, será abordado também, no presente estudo, a aplicação da teoria do risco também por meio de uma análise do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), o qual consiste em uma indenização mínima ao sofredor do evento danoso.

Ainda que não se pretenda esgotar a discussão do tema, tampouco buscar reconhecer a aplicabilidade de apenas um regime de responsabilidade civil, considera-se acertado afirmar que o exame tanto da culpa, quanto do risco, podem e devem coexistir, cada qual atendendo às peculiaridades do caso concreto, no assentamento do sistema dual.

É importante deixar em evidência que este estudo, conforme já mencionado, apresentará pesquisa em acórdãos, de maneira aleatória, para que se possa auferir, nos três últimos anos, os posicionamentos divergentes nos Tribunais de Justiça dos Estados da nossa Federação.

---

<sup>3</sup> GIORDANI, José Acir Lessa. **A responsabilidade civil objetiva genérica no Código Civil de 2002**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007, p. 3.

<sup>4</sup> RIZZARDO, Arnaldo. **A reparação nos acidentes de trânsito**. 13 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014, p. 232.

## 2. DA CULPA PROVADA AO RISCO

### 2.1. Evolução Histórica

A responsabilidade civil é um instituto em constante evolução através da história da humanidade, isso porque as mudanças de regras constantemente evoluem de acordo com o padrão moral e social de cada período; já que o Direito, por ser proveniente do trabalho e/ou atividade humana, tem como fim à pacificação social e à solução de conflitos.

As teorias de reparação do dano são, portanto, capazes de se modificar na mesma proporção que a civilização, de modo a trazer de volta o equilíbrio e a harmonia das relações provenientes das novas conquistas e novas técnicas surgidas com a evolução da sociedade e das situações em geral.

No formato primitivo, o que se via era uma reação contra o dano com a ideia de vingança privada. Nele, não havia qualquer balizador de razoabilidade entre o dano e a reparação, se é que assim pode ser chamada. Na verdade, o que havia eram retaliações ao agente ofensor impostas diretamente pelos lesados por meio de atos violentos.

Alvino Lima<sup>5</sup> destaca que nessa fase, há uma reação humana espontânea e natural contra o mal sofrido com a reparação do “mal pelo mal”. Para ele ainda, é “a vingança pura e simples, a justiça feita pelas próprias mãos da vítima de uma lesão”.

Em um segundo momento, o Poder Público assume a administração da Justiça para inibir a aplicação da justiça privada e permitir um alcance da pacificação. Logo, as legislações antigas, como o Código de Hammurabi (2050 a.C.) e o Código de Manu (século XIII a.C.) baseavam-se na Lei de Talião.

Para Patricia Serra, “a Lei de Talião foi institucionalizada como medida ou limitação da represália pelo prejuízo causado à vítima, oportunidade em que nasce a figura da responsabilidade”.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> LIMA, Alvino. **Culpa e risco**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1999, p.19.

<sup>6</sup> SERRA VIEIRA, Patricia Ribeiro. **A responsabilidade civil objetiva no direito de danos**. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 10.

Já José Acir Lessa Giordani<sup>7</sup> afirma na Lei de Talião não existia uma separação clara entre a responsabilização penal e civil. Segundo ele, o que preponderava era a tipicidade das condutas, na qual, se previa um comportamento danoso e a sua conseqüente sanção. Sendo assim, não havia disposição isolada firmando em separado uma responsabilidade frente ao dano. A sanção, em regra, era feita com a aplicação da Lei de Talião, sem, contudo, prever a noção de culpa. Por conseguinte, era aplicada a responsabilidade objetiva ao infrator.

De certa forma, há de se perceber um avanço, já que se postulava, como afirmou Fernando Noronha<sup>8</sup>, uma reciprocidade entre a ofensa e o castigo. O autor ainda ilustra uma situação: “se a casa construída ruísse e matasse o filho do proprietário, o filho do construtor deveria ser morto”.

Giordani<sup>9</sup> ressalta que em Roma, inicialmente, não se procedeu de forma diferenciada, tendo em vista também as aplicações primitivas e o uso da Lei de Talião dentro de hipóteses da Lei das XII Tábuas. Para o autor ainda, em momento posterior, surgiu a composição entre o infrator e a vítima, casos em que a vingança privada passou a subsistir de um modo mais restrito.

Alvino Lima<sup>10</sup> afirma que a vingança privada é trocada pela composição obrigatória, também chamada de tarifada, tendo em vista que houve uma percepção de que a regulamentação dos conflitos não é apenas um problema entre os particulares. De acordo com ele, “a Lei das XII Tábuas, que determinou o *quantum* para a composição obrigatória, regulava casos concretos, sem um princípio geral fixador de responsabilidade civil”.

Com isso, Giordani<sup>11</sup> ressalta que “ainda na Lei das XII Tábuas, houve a regulamentação de casos concretos (tipicidade) de danos, com a fixação de valores a serem pagos pelo agente ao lesado, verificando-se o desaparecimento da aplicação da justiça privada”. Com isso, fica vulgarizada a

---

<sup>7</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p.5.

<sup>8</sup> NORONHA, Fernando *apud* FENAFIEL, Fernando. Evolução histórica e pressupostos da responsabilidade civil. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 111, abr 2013. Disponível em: [http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=13110](http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13110). Acesso em: 03 mar. 2016.

<sup>9</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p. 6.

<sup>10</sup> LIMA, Alvino, op. cit., p.21.

<sup>11</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p. 6.

composição voluntária e sancionada o seu uso pelo legislador e, com isso, vedado à vítima a prática da autotutela: o conflito passou a ser direcionado à autoridade.

Neste período ainda, de acordo com o ilustre autor, não havia disposição genérica acerca da responsabilidade, tendo em vista apenas a tipificação legal, assim como não havia sequer o elemento culpa; isto é, estava-se, até então, na esfera de responsabilização objetiva.

José de Aguiar Dias,<sup>12</sup> ao repassar o preceito de Mazeaud, declara que a autoridade, a partir do momento em que se apropria da composição, também passou a punir. Todavia, foi percebido, sem demora, que as lesões atribuídas aos particulares perturbavam a ordem. Assim, nas palavras do notável jurista,

Resultou daí a cisão dos delitos em duas categorias: os delitos públicos (ofensas mais graves, de caráter perturbador da ordem) e os delitos privados. Aqueles eram reprimidos pela autoridade, como sujeito passivo atingido; nos últimos, intervinha apenas para fixar a composição, evitando os conflitos.

A Lei *Poetelia Papiria* (326 a.C.), de acordo com Caio Roberto Souto de Moura<sup>13</sup>, trouxe um progresso no âmbito de incidência da responsabilidade civil, pois foi o momento em que o devedor deixou de responder pelas dívidas com o próprio corpo, passando-se a circunscrever ao patrimônio deste.

A Lei *Aquília* (provavelmente século III a.C.) foi a que traçou, de fato, a reparação do dano e trouxe um avanço considerável para o Direito Romano, apesar de ainda prevalecer a tipicidade. A *Lex Aquilia* foi dividida em três capítulos, no qual se detém a atenção sobre o terceiro: o *damnum injuria datum*. Esse delito compreendia as lesões causadas a escravos ou animais ou deteriorização de coisas inanimadas. O proprietário da coisa possuía o *actio legis Aquiliae* e que poderia culminar ao pagamento pelo prejuízo causado pela

---

<sup>12</sup> DIAS, José Aguiar. **Da Responsabilidade Civil**. 11 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006, p. 18.

<sup>13</sup> MOURA, Caio Roberto Souto de. **Responsabilidade civil e sua evolução em direção ao risco no novo código civil**. Disponível em: [http://www.esmafe.org.br/web/revista/ver02/01\\_artigo\\_resp\\_civil\\_em\\_dir\\_ao\\_risco\\_no\\_novo\\_co\\_d\\_civil.pdf](http://www.esmafe.org.br/web/revista/ver02/01_artigo_resp_civil_em_dir_ao_risco_no_novo_co_d_civil.pdf). Acesso em: 03 mar. 2016.

condenação do causador do dano, se esse último confessar o ato ou no dobro do valor caso não confessasse.

Por conseguinte, a reparação para o *damnum injuria datum*, lembra Giordani<sup>14</sup>, apesar de não haver nenhum preço tarifado, pode-se arriscar a afirmar que a reparação deveria ocorrer mediante o valor adequado ao dano sofrido. A Lei Aquília ainda é considerada tanto com caracteres civis quanto penais, pois que “ela seria reipersecutória quando a condenação correspondesse ao valor da coisa e penal quando excedesse este valor”.

A importância dessa Lei no campo extracontratual é notória tendo em vista que o termo responsabilidade aquiliana virou o seu sinônimo.

Para Patricia Serra<sup>15</sup>, a Lex Aquilia foi a base da responsabilidade civil principalmente por distinguir os diferentes graus de culpa, “da vontade ou intenção danosa com que procedeu o causador do dano”.

Por meio da explanação de Tricot Santos<sup>16</sup>, percebe-se que foi o Código Civil Francês de 1804 (Código de Napoleão) que alicerçou a responsabilidade civil com sustentação na culpa. Ele atribuiu a obrigação de indenizar somente nos casos em que a vítima provasse a culpa do agente no ato causador do dano. Em outras palavras, além do dano e o nexo causal entre ele e a conduta, era também necessária a demonstração da culpa do ofensor. É essa legislação que influenciou o Código Civil Alemão, o Código Civil Suíço e, de principal relevância para o nosso estudo: o Código Civil Brasileiro de 1916.

Antes de ser mencionada a codificação brasileira de 1916, é de grande valia reportarmos às considerações de Giordani<sup>17</sup> mais uma vez, tendo em vista que esse jurista relembra que a responsabilidade civil no Brasil teve uma precária regulamentação anterior nas Ordenações do Reino, a qual se remetia ao Direito Romano através da Lei da Boa Razão e que ainda não diferenciava

---

<sup>14</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p. 7-8.

<sup>15</sup> SERRA VIEIRA, Patricia Ribeiro, op. cit., p. 11-12.

<sup>16</sup> SANTOS, Júlio Cesar Tricot. **Responsabilidade civil – síntese do instituto e suas tendências no direito contemporâneo: o caso emblemático de assaltos com morte em veículos de transporte coletivo urbano**. 2006. 189 f. Dissertação. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS), p. 19.

<sup>17</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p. 9.

tal matéria da seara penal. É um momento considerado relevante porque pôs fim na confusão entre reparação, pena e multa.

Já em período posterior, esse autor afirma que o Código Criminal de 1830 estipulou o instituto da satisfação com a reparação do dano causado, em que o legislador preocupou-se inclusive em determinar a garantia da indenização, a contagem dos juros reparatórios, a transmissibilidade do dever de reparar, entre outros.

Para Giordani<sup>18</sup> ainda, a Consolidação de Teixeira de Freitas e a Nova Consolidação de Carlos de Carvalho não podem deixar de serem mencionadas, já que tiveram também grande importância no instituto da responsabilidade civil, marcando novas fases novas fases de evolução no direito.

Retornando ao Código Civil de 1916, que conforme descrito, seguiu as diretrizes do Código Napoleônico, Rodière<sup>19</sup>, observando o artigo 159, assenta que “o primeiro pensamento que hoje vem ao espírito é procurar o responsável, e entende-se por isto aquele cuja culpa causou o dano”. Portanto, neste código, a tendência era pensar através da culpa para recompor a situação antes do fato lesivo. Desse modo, a reparação deveria ser considerada apenas de ofensor agiu com dolo ou culpa.

Para Octavio Augusto Machado de Barros<sup>20</sup>, já na segunda metade do século XIX, com os avanços tecnológicos industriais, iniciou-se uma fundamentação contrária à responsabilidade civil subjetiva, porque se percebeu que inúmeros casos que exigiam reparação não estavam cobertos pela apuração da culpa, tal como explicitado:

(...) no final do século XIX, alteraram-se completamente as condições de vida, quer no aspecto material, quer no aspecto cultural. A máquina e o progresso técnico haviam transformado a vida social e econômica. Por toda a parte as críticas se multiplicavam no sentido de evidenciar não só a insuficiência das leis, como também a incapacidade da própria ordem

---

<sup>18</sup> Idem, ibidem, p. 9.

<sup>19</sup> RODIERE apud PEREIRA, Caio Mário da Silva; atualizador Gustavo Tepedino. **Responsabilidade Civil** – 10 ed. ver. atual. Rio de Janeiro: GZ Ed: 2012, p. 22.

<sup>20</sup> BARROS, Octavio Augusto Machado de. **Responsabilidade pública**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1956, p. 7-8.



constitucional existente, acentuando que a solução dos problemas da vida contemporânea só seria possível com a substituição do critério individualista pelo critério socialista.

Luiz Carlos de Azevedo<sup>21</sup>, por sua vez, também indica a tecnologia como propulsora do surgimento da teoria do risco, usando como exemplo ainda a periculosidade do veículo automotor:

No século que se encerrou, o surto contínuo ocorrido na tecnologia veio exigir respostas às situações emergentes, antes sequer imaginadas no contexto dos meios locomotores de comunicação. Os jornais dos anos que precederam ao primeiro conflito mundial descrevem o assustador recrudescimento de acidentes de trânsito causados pelos primeiros automóveis, os quais excediam, em números geométricos, aqueles da época dos tilburis, vitórias e carruagens. Corrida realizada na França, da qual participara com malogrado êxito um dos irmãos Renault, levou a que fossem tomadas medidas rigorosas para refrear o mau uso destes perigosos veículos.

Ao lado do aumento de acidentes nas atividades perigosas, Josserand<sup>22</sup> indica que uma evolução moral com vistas a assegurar uma justiça distributiva transporta a concepção jurídica até uma compreensão de que os acontecimentos são resultado da ação do homem e não um acaso do destino: “se o quiserem, o acidente não nos parece mais como coisa do destino, mas como ato direto, indireto, do homem”.

Nesse sentido, passaram a refletir acerca do papel pesado que a vítima estava representando para conseguir provar a culpa do autor e ter o seu direito reparatório assistido.

Alvino Lima<sup>23</sup> assevera que o progresso trouxe inovadoras causas produtoras de danos, cuja solução jurídica baseada na culpa não é mais suficiente. No entanto, ele afirma que os doutrinadores e a jurisprudência passaram a usar então alguns processos técnicos de alargamento sem, todavia, abandonarem a própria esfera subjetiva.

---

<sup>21</sup> AZEVEDO, Luiz Carlos de. **Introdução à história do direito**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 276.

<sup>22</sup> JOSSERAND, Louis. Evolução da responsabilidade civil. Trad. Raul Lima. **Revista Forense**, v.86, São Paulo, jun. 1941 p. 550.

<sup>23</sup> LIMA, Alvino, op.cit., p.70.

Para tanto, segundo o autor, inicialmente, foi-se progredindo o conceito responsabilidade a fim de assegurar a dignidade da vítima: em primeiro lugar, houve a admissão da existência de culpa; em segundo, o reconhecimento da presunção da culpa; em terceiro, a transformação da responsabilidade aquiliana em contratual; e, em quarto, a extensão do conceito de culpa.

Raquel Bellini<sup>24</sup> em sua obra explicita o processo evolutivo citado por Alvino Lima desde a culpa provada até a sua objetificação. Com isso, no que se refere ao primeiro processo, viu-se um esforço de se manter a tradição do Direito Romano manifestado no postulado *in lege aquilia et levíssima culpa venit*, em que a culpa, ainda que leve fosse o suficiente para responsabilizar o infrator.

Já no segundo momento, tem-se, nada mais que a inversão do ônus da prova em benefício do ofendido, deslocando a culpa provada para presunção em casos mais complexos como, por exemplo, aqueles que abarcassem animais ou coisas inanimadas.

No terceiro período de alargamento do conceito da responsabilidade, tem-se a transferência da responsabilidade extracontratual para a contratual com a finalidade de aglomerar as situações nas obrigações contratuais, o tanto quanto possível, de modo que se elas coincidissem com o dano sofrido.

No quarto estágio está presente a objetivação da ideia da culpa, passando do traço psicológico para o normativo. Diferentemente da concepção de responsabilidade objetiva que será melhor abordada em seguida, esta ideia traduz a culpa como um modelo abstrato de comportamento pelo homem médio.

De certo modo, é possível dizer que houve uma assunção de responsabilidade do proprietário dos bens pelos danos causados por eles, vindo à tona a teoria da responsabilidade objetiva, também chamada de responsabilidade sem culpa. Tal situação emergiu no auge da revolução industrial em que o aumento de instrumentos e maquinários colocavam os homens em uma ocorrência de perigo, logo, era essencial uma proteção das vítimas, sem a individualização da culpa e a incorporação da ideia do risco.

---

<sup>24</sup> Idem, *Ibidem*, p.64.

A concepção objetiva da responsabilidade ganha uma grande dimensão e novos adeptos, dos quais é essencial citar dois grandes civilistas: Raymond Saleilles e Louis Josserand. A grande conquista de seguidores se deu pelo fato desses autores instituir a responsabilidade sem culpa nas disposições do próprio Código Civil Francês, inovando quanto à concepção anterior, que fundava-se na culpa.

Nesse aspecto, Saleilles<sup>25</sup> atesta que “o que obriga à reparação é o fato do homem, constitutivo do dano”. Com isso, o Código, usa a palavra culpa para constituir uma acepção de “causa”, usufruindo dos mesmos conceitos que condicionavam à responsabilidade subjetiva àquela independente da culpa.

Segundo a análise de Caio Mário<sup>26</sup>, Josserand acompanhou Saleilles na interpretação do Código de Napoleão, despontando para o rumo doutrinário em socorro às vítimas, opondo-se o risco à culpa e afastando-a. Encontra, portanto, razão na multiplicidade dos acidentes, pois que, em última análise, o sofredor de um dano, além de precisar demonstrar o que sofrera, dependia demonstrar “que seu adversário cometera um delito”. Logo, esses autores impulsionaram o deslocamento da ideia de culpa para a do risco, ponderando-o perante as atividades perigosas.

Em amplo aspecto, pode-se afirmar que para a teoria objetiva da responsabilidade civil é indiferente quanto a abordagem de graus de culpa. Para ela, basta que o dano seja oriundo do desenvolvimento de ofício ou atividade de risco.

Segundo Patricia Serra<sup>27</sup>, a teoria do risco-criado foi a que mais teve seguidores e impunha uma imputação mais ampla pela ótica da sociedade, já o risco-proveito denotava a assunção de responsabilidade direta pelos danos causados pela coisa ao seu usufruidor.

De acordo com Caio Mário<sup>28</sup>, Georges Ripert seguiu a nova tendência do direito moderno em que não se visa o autor do ato, porém a vítima e substitui a

---

<sup>25</sup> SALEILLES *apud* PEREIRA, Caio Mario da Silva, *Ibidem.*, p. 27.

<sup>26</sup> *Idem*, *Ibidem.* p. 28.

<sup>27</sup> SERRA VIEIRA, Patricia Ribeiro, *op. cit.*, p. 14.

<sup>28</sup> PEREIRA, Caio Mario da Silva, *op. cit.*, p. 29.

ideia da reparação pela responsabilidade. Ripert se inclina para o lado teórico de Salleilles e Josserand, para depois desprezar o risco-criado.

Impõem-se ainda que Orlando<sup>29</sup>, jurista italiano, elege o risco como uma causa nova de obrigações extracontratuais, sem, no entanto, desconsiderar a culpa como eixo da responsabilidade civil.

Já Emilio Betti considera o risco profissional e, conseqüentemente, a teoria objetiva necessária a sociedade, trazendo a tona o princípio da exigência da pacífica coexistência e o da equidade distributiva.<sup>30</sup>

Destarte, com toda a construção doutrinária objetiva em evidência, ingressou, no Direito Brasileiro, a doutrina do risco, mas apenas em casos específicos, pois que o Código Civil de 1916 tinha, conforme fora dito, o seu sustentáculo na culpa. Caio Mário<sup>31</sup> enumera os arts. 1.519, 1.520, parágrafo único, 1.528 e 1.529 que já possuía uma acepção objetiva, além de inúmeras disposições em leis especiais.

Através do cruzamento das duas concepções de responsabilidade civil, o Novo Código de 2002 construiu um sistema dualista: a teoria subjetiva presente no art. 186 e a objetiva no art. 927, parágrafo único.

## 2.2. Fundamentos Doutrinários da Responsabilidade Civil

A responsabilidade civil tem como pressuposto que a vítima de um evento danoso ou de uma ofensa a uma obrigação tenha o direito de receber uma reparação por parte de seu ofensor. Podemos dizer que a causa motivadora da responsabilidade civil consiste em uma tentativa de restabelecer o equilíbrio econômico-jurídico alterado pelo dano.

Em um olhar amplificado, é possível dizer que o ilícito danoso sempre fora impugnado pelo Direito, no entanto, o que houve através da evolução histórica é uma mudança de olhar paradigmático em relação a conduta e o dano.

---

<sup>29</sup> SILVA, Wilson de Melo da. **Responsabilidade sem culpa**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1974, p. 29.

<sup>30</sup> Idem, ibidem, p.31

<sup>31</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva, op. cit., p.35.

De acordo com Caio Mário<sup>32</sup>, independente da esfera jurídica adotada, em todas elas, o princípio da responsabilidade civil tem uma ampla repercussão como fonte obrigacional, sendo o causador do dano o encarregado pela reparação tanto às pessoas quanto aos bens lesionados de outros.

De acordo com Malaure e Aynés<sup>33</sup>, “cada problema de responsabilidade civil dá origem a um conflito entre duas tendências, a responsabilidade subjetiva e a responsabilidade objetiva”.

### 2.2.1. Ato ilícito

Antes de adentrar nas noções de responsabilidade civil como um todo, é essencial que seja abordado o cerne de tal instituto, o qual se revela no ato ilícito. O Código Civil de 1916, influenciado pelo direito alemão<sup>34</sup> faz o uso dessa expressão em detrimento de “delitos” ou “quase-delitos” – tais nomenclaturas foram prestigiadas no Código Civil francês e, anteriormente, no Direito Romano. O Código Civil de 2002, por sua vez, preservou essa terminologia de ato ilícito. De modo geral, ato ilícito é toda atitude ou comportamento que contrarie um dispositivo de lei.

No entanto, para fins da responsabilidade civil, o ato ilícito é assim considerado quando se causa dano a outrem.

Os adeptos da teoria subjetivista acreditam que o ato ilícito corresponde a conduta culposa de alguém que causa dano a outra pessoa em decorrência do preceito de lei. Logo, vemos três pilares: conduta culposa, infração ao dispositivo legal e dano. Em conformidade com esse pensamento, para a configuração da responsabilidade, não basta que se tenha a conduta e o nexo de causalidade entre o comportamento e o dano, deve-se, também, haver a culpa – considerada como *stricto sensu*.

---

<sup>32</sup> Idem, ibidem, p. 22.

<sup>33</sup> Idem, ibidem, p. 30.

<sup>34</sup> Código Civil Alemão de 1897 (BGB).

Entende-se aqueles que ainda mantêm tal argumento, conservando o elemento da culpa como fundamento genérico da responsabilidade, estão, de certo modo, preservando a noção estrutural contida no Código Civil Brasileiro anterior. Assim pressupomos, pois a noção de responsabilidade civil nessa codificação apenas englobava a doutrina subjetiva, ao passo que ficou a cargo de algumas leis especiais a objetiva.

Pelo fato do Código Civil de 2002 adotar o sistema dual de responsabilidade civil, na esteira do notável Sérgio Cavalieri Filho<sup>35</sup>, acredita-se que o ato ilícito indica apenas uma conduta antijurídica sem qualquer pressuposto ao elemento subjetivo ou psicológico do agente.

Com isso, tanto na responsabilidade civil subjetiva quando na objetiva, para configurar o ato ilícito, exige-se a existência de três elementos: conduta, nexos causal e dano. Pelo exame do artigo 186, CC de 2002, é imprescindível que o agente tenha agido dolosa ou culposamente, porém, se observarmos o artigo 187 do mesmo diploma legal, vemos a tese do abuso de direito, o que nos leva a uma definição objetiva do ato ilícito - o que servirá de base para o parágrafo único do artigo 927.

Consequentemente, para Cavalieri<sup>36</sup>, “em sede de responsabilidade subjetiva a culpa integrará esses pressupostos (do ato ilícito), mas tratando-se de responsabilidade objetiva bastará a ilicitude em sentido amplo, a violação de um dever jurídico preexistente por conduta voluntária”.

Por outro lado, discordando do posicionamento citado, José Acir Lessa Giordani<sup>37</sup> afirma que adota

o posicionamento clássico, no sentido de que somente ocorre ato ilícito quando se verifica a culpabilidade no comportamento do agente, inclusive pelo fato de que a responsabilidade civil, ou seja, o dever de reparar o dano, não tem por fonte apenas o ato ilícito, mas também o risco ensejador da responsabilidade objetiva. Quando falamos em responsabilidade objetiva nos referimos à responsabilidade baseada, não no ato ilícito, não na culpa, mas sim no risco.

<sup>35</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 10 ed. São Paulo: Atlas, 2012, p.11.

<sup>36</sup> Idem, *Ibidem*, p.13.

<sup>37</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, *op. cit.*, p. 11.

A caracterização do ato ilícito não se faz necessária para que seja adotada a responsabilidade civil objetiva, já que para ela, o que é imprescindível é o risco.

É importante ressaltar que, para alguns doutrinadores, assim como o Cavaliere<sup>38</sup>, a culpa não é parte integrante do ato ilícito, pois que esse posicionamento não abrange a responsabilidade pelo risco. Por conseguinte, se não há culpa, também não há o ato ilícito. Para que haja o dever de indenizar, portanto, não basta o perigo que a vítima esteja submetida, a simples probabilidade de um dano, deve-se haver a violação de um dever jurídico. A responsabilidade objetiva surgirá quando a atividade perigosa causa algum dano a outrem.

### **2.2.2. Responsabilidade Civil Subjetiva e Objetiva**

Conforme exposto acima, foram mencionadas as duas teorias de responsabilidade civil atualmente em vigor no Código Civil: a subjetiva e a objetiva. É possível afirmar que o sustentáculo da doutrina subjetivista é o pressuposto da culpa do agente, ao passo que no âmbito objetivo limita-se a comprovar o dano oriundo da conduta do ofensor. Por ser o propósito do presente trabalho a análise da responsabilidade civil objetiva nos casos específicos de acidentes automobilísticos entre particulares, prescinde-se uma maior explanação teórica genérica das duas doutrinas supracitadas.

De acordo com Maria Celina Bodin de Moraes,

o sistema dualista da responsabilidade funda-se em conceitos de justiça diferenciados. Enquanto a responsabilidade por culpa corresponderia à justiça retributiva ou comutativa, a responsabilidade objetiva diria respeito à concepção de justiça distributiva. A primeira se referiria ao juízo de reciprocidade, e a segunda a um juízo de proporcionalidade. Assim, enquanto a justiça compensatória regula o equilíbrio entre os interesses em conflito, a justiça distributiva pronuncia-se sobre a repartição dos ônus e dos benefícios. Em consequência, a responsabilidade subjetiva referir-se-ia à conduta pessoal do causador dos

---

<sup>38</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio, op. cit, p. 155.

danos enquanto a responsabilidade objetiva funcionaria como uma espécie de seguro coletivo.

Não mais caberá uma análise detida diferenciadora das modalidades de culpa, já que esta, na sua forma *stricto sensu*, terá a mesma consequência jurídica civil que o dolo.

### **2.2.3. Responsabilidade Contratual e Extracontratual**

Conceitua-se o instituto da responsabilidade civil como a obrigação de indenizar, sempre a observando como um dever jurídico sucessivo, já que, necessariamente, se vale do inadimplemento contratual ou da violação de um dispositivo legal para a sua constituição.

Destacando a sua autonomia frente às chamadas obrigações primárias, não podemos esquecer que a responsabilidade civil tem natureza derivada. Importa dizer tão logo que tanto a responsabilidade extracontratual quanto a contratual há violação de um dever jurídico preexistente. Assim, há a subdivisão do instituto em responsabilidade contratual, a qual é decorrente do inadimplemento de uma obrigação de dar, fazer ou não fazer e em responsabilidade extracontratual ou aquiliana em que há o descumprimento de dispositivo de lei, cláusula geral de ato ilícito.

Para tanto, a responsabilidade contratual contém os mesmos elementos formadores que a aquiliana. Elas possuem em sua formatação três aspectos, a saber: a atividade exercida pelo agente lesionador, o nexo de causalidade entre o primeiro elemento e o terceiro, o qual o dano em que a vítima é submetida. Todavia, na primeira, o dano refere-se a um descumprimento de um dever estabelecido pelos contratantes, ao passo que na segunda, o vínculo entre as partes só surgirá após o infortúnio.

Sérgio Cavalieri Filho<sup>39</sup> postula que a responsabilidade contratual na modernidade evoluiu como uma etapa de transição entre a responsabilidade

---

<sup>39</sup> Idem, *ibidem*, p. 304.



subjetiva para a objetiva tendo em vista a busca de uma situação jurídica mais benéfica para as vítimas com o foco, principalmente de resguardá-las quando aos acidentes de trabalho e de transporte. Como foi visto no tópico anterior, a Revolução Industrial no século XIX trouxe consigo a submissão dos operários a condições de trabalho extremamente perigosas e novos veículos de condução, situações que causavam muitos acidentes.

Sendo assim, já existiria um vínculo jurídico contratual em que violação sequer colocava a vítima em vias de comprovação de culpa do agente lesionador. Isto posto, os juristas da época definiram a obrigação de seguridade nos contratos trabalhistas e a cláusula de incolumidade em que obriga o transportador a levar o passageiro invulnerado ao seu destino.

Atualmente, contudo, destaca-se substancialmente duas diferenças entre os tipos de responsabilidade elencados neste tópico. Nas palavras de Cavaliere:

Na responsabilidade contratual, como já destacado, o dever jurídico violado pelo devedor tem por fonte a própria vontade dos indivíduos. São eles que criam, para si, voluntariamente, certos deveres jurídicos. A responsabilidade extracontratual, por sua vez, importa violação de um dever estabelecido na lei, ou na ordem jurídica, como, por exemplo, o dever geral de não causar dano a ninguém.<sup>40</sup>

No cenário do Código Civil em vigor, vê-se que a há duas formas de se gerar a responsabilidade civil, impondo como seus pressupostos o enquadramento da situação lesiva às definições referentes ao ato ilícito, já citados no tópico anterior, quais sejam: arts. 186, 187, 402 e 927, parágrafo único do Código Civil de 2002.

---

<sup>40</sup> Idem, ibidem, p. 307.

### **3. A CLÁUSULA DE RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA FRENTE ÀS SITUAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM PARTICULARES**

#### **3.1. A cláusula Geral de Responsabilidade Civil Objetiva**

O Código Civil de 1916 tinha como fundamento a responsabilidade civil subjetiva, mas com as ocorrências históricas advindas da industrialização, os legisladores se ocuparam em editar leis especiais a fim de atender as novas demandas jurídicas e sociais sem, contudo, alterar as bases civilísticas do código em vigor. Nesse aspecto, a responsabilidade civil objetiva ficava determinada, exclusivamente, para os casos específicos determinados nas leis extravagantes.

Com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, vê-se uma mudança ética significativa a qual resguarda a tutela da dignidade da pessoa humana em seu art. 1º, inciso III, CRFB.

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: (...)

III - a dignidade da pessoa humana.

Desse modo, na esteira de garantir máxima eficácia dos direitos fundamentais, a responsabilidade civil objetiva, que outrora apenas encontrava cobertura em casos específicos previstos nas esparsas legislações, teve no Código Civil de 2002, no livro I, especificamente no art. 927, parágrafo único, segunda parte, a sua inclusão com a disposição genérica do risco:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Por conseguinte, a cláusula geral permite que se vejam ampliadas as situações de amparo à pessoa vitimada, de acordo com as peculiaridades de cada caso concreto frente às situações de risco.

Segundo Cavalieri Filho<sup>41</sup>, “é norma jurídica de enunciado aberto e amplo, de modo a permitir, pela abrangência da formulação, a sua aplicação a um número indeterminado de situações diferentes”.

A ministra Nanci Andrichi<sup>42</sup> admite que um sistema aberto e com uma maior atuação do magistrado permite a flexibilidade na evolução das normas que, mais facilmente, acompanharão a realidade dos fatos.

Sobre esse aspecto, Anderson Schreiber<sup>43</sup> afirma que a partir do momento que o novo CC deu ampla abertura à discricionariedade jurisdicional para delimitar as atividades de risco, foi de imediato retirada da cultura jurídica o traço *ex lege* da responsabilidade objetiva.

Para o autor, a cláusula geral de responsabilidade civil objetiva foi inspirada no Código Civil português que, por sua vez, inspirou-se no Código Civil italiano. Entretanto, tais codificações adotavam ainda um critério de comportamento elevado do homem médio ao admitir as medidas capazes de evitar o dano. Já o CC brasileiro foi, para o referido jurista, mais além ao optar francamente pela responsabilidade civil objetiva.

Alvino Lima<sup>44</sup> aponta que, pelo viés da responsabilidade civil objetiva, o dano e a reparação não são mais medidos pela culpabilidade, mas sim emergidos do fato causador da lesão de um bem jurídico, “a fim de se manterem incólumes os interesses em jogo, cujo desequilíbrio é manifesto, se ficarmos dentro dos estreitos limites de uma responsabilidade subjetiva”.

---

<sup>41</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio, *op. cit.*, p. 171.

<sup>42</sup> ANDRIGHI, Fátima Nanci. Fundamentos atuais da responsabilidade na ordem civil-constitucional: o papel da jurisprudência na concretização das cláusulas gerais. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (Org). **Temas de responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011, p.156.

<sup>43</sup> SCHREIBER, Anderson. **Novos Paradigmas da Responsabilidade Civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2011, p. 21-23.

<sup>44</sup> LIMA, Alvino, *op.cit.*, p. 116.

Para Raquel Salles<sup>45</sup>, a norma contida no parágrafo único do art. 927, CC, “exprime o princípio máximo da dignidade humana, levando em consideração os substratos que lhe são inerentes, quais sejam, a igualdade, a integridade psicofísica, a liberdade e a solidariedade”.

Para ela, ainda, a cláusula geral de responsabilidade civil objetiva é a tradução de aplicação indireta da Constituição, pois que, ao mesmo tempo em que tutela a liberdade do exercício de atividades de risco, também preserva a solidariedade social e a integridade psicofísica, impedindo que as vítimas de danos decorrentes dessas atividades fiquem ao relento.

Deste modo, vê-se que ao mesmo tempo em que a cláusula tutela a dignidade da vítima de danos decorrente de atividade perigosa, tendo em vista o afastamento da análise da culpa do agente ofensor, também não deixa de tutelar a liberdade daquele que desempenha a atividade perigosa. Para tanto, impõe-se a obrigação de indenizar diante inequívoco nexos causal.

Para Maria Celina Bodin de Moraes<sup>46</sup>, a partir do exposto no parágrafo único do art. 927, a doutrina entende que a aplicabilidade conduz à ideia de risco, normalmente através da chamada teoria do risco da atividade. Nessa toada, a obrigação de indenizar independente de culpa deve ser apurada sempre que haja dano decorrente dessas atividades. A objetivação da responsabilidade, para essa autora, faz parte do modelo solidarista da CRFB em que se vê um maior cuidado para aquele que foi lesado.

Pode-se dizer, portanto, que a cláusula geral é como uma moldura na qual caberá encaixar a pintura das situações fáticas dentro dela. Com isso, é possível a aplicação pelo juiz de acordo com cada caso concreto, desde que se amolde ao caixilho jurídico e não mais haja restrição quantos às situações elencadas, de modo que a evolução social tenha sempre alcance na norma jurídica.

---

<sup>45</sup> SALLES, Raquel Bellini. **A cláusula geral de responsabilidade civil objetiva**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011, p. 21.

<sup>46</sup> MORAES, Maria Celina Bodin de. Risco, solidariedade e responsabilidade objetiva. **Revista dos Tribunais**, ano 95, v. 854, dezembro de 2006, p.15.

### 3.2. As situações de acidentes de trânsito com particulares

De acordo com as expectativas humanas, a culpa é o elemento essencial do ponto de vista ético-moral da solução de conflitos no âmbito social, o qual repugna as ações que não sobrevieram de um comportamento culposos; isto é, em todas as atitudes tende-se a buscar um culpado.

É natural que, seguindo tais expectativas, haja propensão a subjetivar a relação de responsabilidade de todo evento danoso quanto possível, inclusive àqueles relacionados aos acidentes de veículos automotores, quando não ocasionados por força de contrato de transporte. Entretanto, é importante que se direcione o olhar para uma sociedade complexa em que as atividades produzem inúmeros riscos.

É de pronto que o presente trabalho alerta para a importância de ser conjecturado um instituto de responsabilidade civil que se efetive integral reparação em prol dos danos sofridos pela pessoa vitimada, de modo a se ver resguardada a sua dignidade como pessoa humana.

José Acir Lessa Giordani<sup>47</sup> alerta que as pessoas que estão em uma classe mais desfavorecida financeiramente são aquelas em que normalmente estão expostas aos riscos decorrentes dos aparatos tecnológicos e as que menos são beneficiadas com as comodidades oriundas do desenvolvimento científico.

Como exemplo, esse professor faz alusão a duas situações: a primeira relativa aos acidentes de trabalho, em que os empregados, de modo a garantir o seu sustento, lidam diariamente com mecanismos fabris sem receberem os lucros que esses inventos proporcionam aos seus empregadores; a segunda, por sua vez, é a que mais interessa ao escopo deste estudo, pois que cita os acidentes de trânsito, tais quais os atropelamentos. Noticia o doutrinador um grande aumento de eventos danosos, deste tipo, muitas vezes fatais, nos quais suas vítimas não são sequer as beneficiadas pelas benesses e pelo conforto do veículo automotor.

---

<sup>47</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p. 33.

Giordani menciona ainda que as vítimas dos acidentes de trânsito usualmente enfrentam diversas barreiras que empatam o exercício dos seus direitos. Pode-se dizer até que elas são vitimadas duplamente.

Após um ato lesivo de trânsito, o agente, em muitos casos, recusa-se a cumprir a obrigação de reparar o dano, o que remanesce à pessoa vitimada a prestação jurisdicional; porém, há de salientar a dificuldade inicial que as pessoas economicamente desfavorecidas possuem para constituir um advogado e/ou custear as despesas processuais. Logo, elas ficam a cargo da assistência jurídica gratuita prestada pela defensoria pública, que, apesar de possuir profissionais de excelência, estão, de certo modo, assoberbadas de trabalho, o que dificulta um atendimento mais personalizado.

Por último, mas não menos importante, José Giordani menciona o que para ele é um obstáculo quase intransponível na saga da busca pelo ressarcimento do dano: o êxito na comprovação da culpa do lesionador. Pela teoria subjetiva é necessário que se produza a prova da culpa do autor do fato, o que, muitas vezes é um ônus de tal monta que impede o direito à reparação.

Giordani relembra que inicialmente a doutrina criou um mecanismo processual através da responsabilidade civil subjetiva com culpa presumida, a qual determina a inversão do ônus da prova a fim de melhorar a condição da pessoa vitimada.

Por meio do mecanismo processual de inversão de ônus da prova com a culpa presumida e a presunção *iuris tantum*, inegavelmente, têm-se um grande progresso, pois que, se retira a incumbência da vítima em constituir a prova e tal encargo recai ao autor do fato, o qual resta demonstrar que não agiu com culpa.

Contudo, deve-se ir além e buscar, cada vez mais, uma maior justiça social na reparação de danos e, para tanto, importa alterar o ponto de vista inicial. A responsabilidade civil subjetiva é construída de modo a tutelar os interesses do agente lesionador, evitando que o mesmo repare um dano sem que sequer tivesse agido com culpa.

Pelo ponto de vista daquele que foi lesado, entretanto, mesmo a inversão do ônus, não atinge a completude de garantir os seus direitos. Para que haja

um real plano de ressarcimento e reparação deve-se atribuir como o prisma a teoria objetiva da responsabilidade. Nas palavras de José Acir Lessa<sup>48</sup>:

Realmente, o que fizeram os precursores da responsabilidade objetiva, criadores da teoria do risco, foi exatamente modificar o ponto de vista, alterar o ângulo de visão da questão, objetivando apreciar todo o contexto da responsabilidade civil pela ótica da vítima, verificando seus interesses, especialmente quanto à relação de causalidade do evento lesivo. Observa-se, assim, que a atividade desenvolvida pelo agente, e que resulta no dano à vítima, praticamente só produz benefícios para ele.

A título de exemplo, o referido professor explicita que a pessoa que usufrui do conforto e benefícios de seu veículo automotor, somente ela tem esse proveito. Não se pode negar que o carro é um meio de transporte perigoso e envolve, certamente, riscos aos direitos de outrem, os quais não desfrutam da vantagem que o proprietário e condutor possuem.

Com isso, ainda que o veículo se desgoverne independentemente da culpa do motorista e ocasione um acidente ou atropelamento, há o dever de indenizar, pois que “os riscos da utilização do carro devem ser arcados pela pessoa que dele aufere as vantagens”.<sup>49</sup>

Tricot Santos<sup>50</sup>, em sua dissertação de mestrado, afirma que o automóvel é a invenção humana que “mais causou acidentes e ceifou vidas até hoje, e sua condução exige do motorista total consciência da potencialidade danosa desse agir”.

Não se pode considerar coberto pelos ditames da justiça uma situação fática em que uma vítima, ao ser atropelada por um carro, por exemplo, não tenha o ressarcimento de tal evento danoso pela simples justificativa de que não houve culpa na conduta do motorista, apenas considerando que o infortúnio foi a consequência de uma falha inesperada.

Assim, partilha-se da ideia de Giordani de que “os ônus e riscos da atividade devem ser atribuídos a quem a desenvolve, e não a terceiros que não

---

<sup>48</sup> Idem, Ibidem, p. 36.

<sup>49</sup> Idem, Ibidem, p.37.

<sup>50</sup> SANTOS, Júlio Cesar Tricot. op. cit., p. 56.

têm participação alguma na mesma, ou, se têm, não auferem as vantagens provenientes desta atividade”.<sup>51</sup>

Arnaldo Rizzardo,<sup>52</sup> ao explorar a situação da vítima nos acidentes automobilísticos, menciona a difícil tarefa de comprovação da culpa do agente lesionador e observa a impossibilidade da conjuntura atual de se ver, neste âmbito, totalmente afastada da responsabilidade objetiva, visto que há

uma descomunal diferença de forças com que se defrontam o causador do dano, que está no uso de bens como o veículo, e o pedestre, e na diversidade de tratamento a que o progresso conduziu, a ponto de milhares de transeuntes se comprimirem em estreitas calçadas, em favor de algumas centenas de veículos que se deslocam rapidamente em amplas avenidas.

Entretanto, apesar de considerar que a vítima merece ter a reparação do seu dano, ele dá a responsabilidade civil automobilística o tratamento da presunção da culpa. Nessa perspectiva, acidente, em condições comuns, presume-se a culpa do ofensor.

Desse modo, Rizzardo afirma que, ainda que haja a desproporcional força entre o agente e a vítima, alguns fatos já servem para evidenciar a culpa. Sendo assim, vê-se que este autor reconhece a situação de maior vulnerabilidade da vítima de acidentes automobilísticos, mas, no entanto, acredita que o meio reparatório suficiente é o benefício processual da inversão do ônus da prova.

Como meio ilustrativo esse jurista cita como exemplo o automóvel que bate em um poste ou aquele sai da estrada e atropela uma pessoa. Nestes casos, para ele, a culpa está *in re ipsa* em que os fatos por si só demonstram a negligência, imprudência ou imperícia.

Ao lado deste autor encontram-se inúmeros outros doutrinadores que na esteira do CC anterior, ainda se prendem na subjetivação da responsabilidade em casos de acidentes automobilísticos.

---

<sup>51</sup> GIORDANI, José Acir Lessa, op. cit., p.37.

<sup>52</sup> RIZZARDO, Arnaldo, op. cit., p. 136-137.



Nehemias Domingos de Melo<sup>53</sup>, ao abordar a responsabilidade civil automobilística é enfático ao dizer que a culpa é fator determinante para que seja apurado o dever de indenizar:

Considerando que a apuração da responsabilidade se fará mediante a aferição de culpa do causador do dano, é aconselhável que o ofendido, na peça exordial, descreva minuciosamente os fatos e a conduta do réu de tal sorte que fique evidenciada a ação ou omissão culposa. Como a responsabilidade será apurada mediante a aferição da ação ou omissão que possa ter sido negligente ou imprudente por parte do causador do dano, é de fundamental importância explicitar se a conduta significou uma infração de trânsito.

Maria Helena Diniz<sup>54</sup> ao abordar a questão da responsabilidade civil em acidentes de trânsito admite o fundamento da teoria objetiva apenas nos casos da modalidade contratual, ao passo que, entre particulares, atribui à teoria subjetiva da responsabilidade.

Para Diniz ainda, a responsabilidade civil subjetiva aquiliana nos acidentes de trânsito constituirá uma sanção ao condutor pelo dano causado pelo fato de ter agido com culpa, “tendo por escopo reduzir o número de sinistros”<sup>55</sup>.

Todavia, vê-se que tal posicionamento não merece ser acolhido, tendo em vista que o fundamento da responsabilidade civil é a reparação; em outras palavras, é a indenização a fim de que a vítima volte ao seu *statu quo ante*. A punição pelo evento danoso dar-se-á aos limites e contornos da seara penal e administrativa no Código Penal e no Código de Trânsito Brasileiro.

Wilson de Melo da Silva<sup>56</sup> destaca, em sua obra, as principais causas de acidentes de trânsito, as quais:

o excesso de velocidade, a falta de ajuste psicofísico para a condução do veículo, a desobediência costumeira às regras e

<sup>53</sup> MELO, Nehemias Domingos de, op. cit., p. 181.

<sup>54</sup> DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro - Responsabilidade Civil**. 28 ed. v. 7. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 624.

<sup>55</sup> Idem, ibidem, p. 625.

<sup>56</sup> SILVA, Wilson de Melo da. **Da responsabilidade civil automobilística**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1975 p.11.

disposições regulamentares atinentes a leis específicas, notadamente no que se relaciona com o Código de Trânsito.

Com isso, para ele, há uma demonstração da conduta culposa que ainda deveria ensejar a cominação de penas mais severas.

Rui Stoco<sup>57</sup> chama a atenção essencialmente para a cautela inerente a qualquer atividade perigosa, sustentando que

O fundamento nuclear da teoria está em que o dever de cuidado daquele que exerce atividade que possa colocar em perigo a segurança e a incolumidade de outrem deve ser maior, de modo que, havendo dano a terceiro, surge a obrigação de reparar.

Pablo Gagliano e Pamplona Filho<sup>58</sup> antes da apresentação do seu posicionamento, indagam quanto a posição jurídica teórica a ser enquadrada nos acidentes automobilísticos, pois admitem a periculosidade dos meios de transporte terrestres:

E o que dizer do motorista que guia o seu veículo, todos os dias, até o trabalho? Ninguém poderá negar tratar-se de uma atividade cujo risco é imanente. Em tal caso, se atropelar um transeunte, seria obrigado a indenizar, mesmo sem a comprovação de sua culpa?

Eles descartam o posicionamento jurídico da responsabilidade civil objetiva automobilística, sustentando o argumento no direito de ir e vir da ordem constitucional. Vê-se, entretanto, que eles acreditam que as benesses auferidas não são aparelhadas com o intuito do proveito, apenas para proporcionar o deslocamento das pessoas.

Não se pode negar que a condução de um veículo automotor é uma prática de risco. A indenificação quantos às atividades de risco abrangidas pela norma do parágrafo único do art. 927, não é tão simples por mais que se possa parecer. Desde a entrada em vigor do Código Civil de 2002, é esse, de certo

---

<sup>57</sup> STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. 7 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p.177.

<sup>58</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade civil**. v.3. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 216-218.

modo, um assunto controvertido na doutrina e jurisprudência nacionais. Ainda hoje, é possível ver dissensões acerca das atividades passíveis de enquadrarem-se no rol das atividades perigosas.

A doutrina brasileira tem se debruçado para limitar o âmbito de abrangência da cláusula geral de responsabilidade civil objetiva, já que, pelo viés da pós-modernidade, inúmeras são as atividades que implicam algum risco.

A Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro de Estudos do Conselho da Justiça Federal, no seu enunciado 38<sup>59</sup>, tentou pacificar essa questão, apesar de, no entanto, não ter conseguido abarcar a totalidade que o assunto engendra. Vê-se:

Art. 927: A responsabilidade fundada no risco da atividade, como prevista na segunda parte do parágrafo único do art. 927 do novo CC, configura-se quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano causar a pessoa determinada um ônus maior do que aos demais membros da coletividade.

A teoria do risco possui modalidades: o risco proveito, o risco profissional, o risco excepcional, o risco criado e o risco integral.

Caio Mário<sup>60</sup> afirma que àquela noção de risco adotada no CC é a do risco criado. Para o autor, pode-se invocar a teoria objetiva toda vez que estiverem presentes três elementos, os quais o “exercício habitual de determinada atividade – considerada capaz de, por natureza, gerar risco para terceiros -, dano e nexa causal entre o resultado danoso e a referida atividade”.

Cavaliere<sup>61</sup> afirma que o risco criado instituído no Código Civil de 2002 é o que melhor se enquadra nas relações cotidianas na medida em que:

Se alguém põe em funcionamento uma qualquer atividade, responde pelos eventos danosos que esta atividade gera para os indivíduos, independentemente de determinar se em cada caso, isoladamente, o dano é devido a imprudência, a

<sup>59</sup> CURIA, Luiz Roberto, CÉSPEDES, Livia e NICOLLETTI, Juliana. **Vade Mecum Saraiva**. 19 ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

<sup>60</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva, op. cit., p. 36-37.

<sup>61</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio, op. cit., p. 154.

negligência, a um erro de conduta, e assim se configura a teoria do risco criado. Fazendo abstração da ideia de culpa, mas atentando apenas no fato danoso, responde civilmente aquele que, por sua atividade ou por sua profissão, expõe alguém ao risco de sofrer um dano.

Na esteira deste raciocínio, o risco criado difere-se essencialmente do risco proveito na medida em que não se subordina a um proveito para o agente para que haja o dever da reparação.

Segundo Bueno de Godoy<sup>62</sup>, “a novidade está numa previsão genérica ou numa cláusula geral de responsabilidade sem culpa, baseada na ideia do risco-criado”. Em seguida, ele afirma que “antes, porém, força convir ostentarse de todo equânime a disposição de que quem cria risco a outrem com sua atividade, daí tirando qualquer proveito, não necessariamente econômico, seja por ele responsabilizado”.

Anderson Schreiber<sup>63</sup> menciona os esforços doutrinários nas tentativas de demarcar os limites da atividade de risco. Segundo ele a doutrina divide-se nas suas considerações. Uma parte dela acredita que, para que haja a incidência da cláusula geral de responsabilidade objetiva, é necessária a constatação de proveitos econômicos por quem desempenha a atividade.

Todavia tal entendimento, nas palavras do autor é “insustentável diante da própria redação do dispositivo, que, ao aludir apenas o risco, sem cogitar do seu aproveitamento pelo responsável, sugere fortemente a adoção da teoria do risco criado, e não do risco-proveito”<sup>64</sup>.

Mais além ainda, Schreiber afirma que outros juristas acreditam que a atividade de risco, para ser assim considerada, deve ser exercida sob forma de empresa. Esse posicionamento, todavia, encontra respaldo no parágrafo único do art. 927, CC, tendo em vista que a redação dele refere-se a atividades “por sua natureza” e não à forma de organização.

De acordo com o autor supracitado, há ainda outro posicionamento em que a cláusula geral de responsabilidade objetiva nada mais faz do que reeditar

---

<sup>62</sup> PELUSO, Cesar (Org.). **Código Civil Comentado: doutrina e jurisprudência**. São Paulo: Manoel, 2007. p. 765

<sup>63</sup> SCHREIBER, Anderson, op. cit., p. 24-26.

<sup>64</sup> Idem, ibidem, p. 26.

a norma prevista no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, apesar de a primeira fundar-se na socialização dos riscos. No entanto, além das diferenças estruturais entre o CDC e a cláusula de responsabilidade objetiva, Schreiber afirma que os fundamentos de tutela são diversos.

Dito isto, esse autor conclui que a cláusula geral contida no art. 927, CC é dirigida às atividades perigosas, as quais possuem um alto grau de risco. É irrelevante, portanto, que a atividade perigosa seja organizada de forma empresarial ou que se tenha revertido proveito para o responsável.

Maria Celina Bodin de Moraes<sup>65</sup> ao abordar o tema da imputação da responsabilidade objetiva cita a doutrina italiana a qual adota critérios para definir quais atividades estariam inclusas no âmbito do risco:

A propósito, a doutrina italiana adota comumente dois critérios para definir as atividades perigosas, previstas no art. 2.050 do Cci. São eles: i) a quantidade de danos habitualmente causados pela atividade em questão; ii) a gravidade de tais danos. A atividade é considerada perigosa, portanto, quando, do ponto de vista estatístico, causa danos quantitativamente numerosos e qualitativamente graves. Estes critérios, a serem aproveitados em nosso ordenamento, criam um *standart* flexível que será definido pela inter-relação destes dois elementos: a magnitude do dano e sua probabilidade.

Com isso, nota-se que, conforme doutrinado acima, o direito italiano não faz referência à atividade de empresa ou àquela que o agente deva conduzir de forma habitual ou profissional, mas sim à atividade com ou sem fins lucrativos.

Para Perlingieri<sup>66</sup>, a disciplina da responsabilidade civil objetiva é relativa a todas as atividades intrinsecamente perigosas, independente de serem ou não empresariais ou até mesmo desenvolvidas ocasionalmente.

Sob a ótica da anormalidade e normalidade, Salles<sup>67</sup>, invocando Caio Mário, explica que a expressão “normalmente desenvolvida” contida no parágrafo único do art. 927 quer significar, tão somente, a exclusão da teoria dos atos anormais. Com isso, não importa saber se o indivíduo procedeu no

---

<sup>65</sup> MORAES, Maria Celina Bodin de, op. cit., p. 28.

<sup>66</sup> PERLINGIERI, Pietro apud SALLES, Raquel Bellini de Oliveira, op. cit., p. 135.

<sup>67</sup> Idem, ibidem, p. 134-135.

ato conforme os usos e costumes sociais do objeto, sendo descartável a alegação de ter ou não o agente cometido um comportamento excessivo. Para tanto, “o funcionamento normal de uma atividade não tem o condão de fazê-la perder a periculosidade que lhe é inerente”.

Com isso, a ótica da responsabilidade civil objetiva é dar total atenção à vítima do evento danoso, atribuindo os riscos da atividade perigosa ao agente que a pratica. Assim, sobre esse aspecto, quando se vê um dano oriundo de uma atividade perigosa, não é conveniente questionar se o lesionador costumava ou não praticar aquele tipo de ato para enquadrar-se na responsabilidade civil objetiva ou subjetiva. Diante da palavra “normalmente” inserida no parágrafo único do art. 927, CC, essa expressão deve significar apenas que o ato se deu em uma conjuntura normal.

Deste modo, a cláusula geral de responsabilidade civil objetiva poderá ter aplicabilidade sempre que uma atividade perigosa (não expressa em lei especial) é exercida, seja de modo ocasional ou habitual, com ou sem fins lucrativos. Essa atividade, para Giordani<sup>68</sup>, “pode ser de cunho profissional, recreativa, de mero lazer, não havendo, assim, necessidade de que resulte em lucro ou vantagem econômica para o agente para que haja a caracterização da responsabilidade objetiva”.

Como exemplo, vê-se que uma pessoa que conduz seu veículo profissionalmente se veria abrangida pela teoria objetiva ao passo que àquele que dirige o automóvel a passeio estaria diante da aplicabilidade da teoria subjetiva da responsabilidade civil. Com isso, o princípio da dignidade da pessoa humana e a total reparação da pessoa vitimada estariam comprometidos.

É sempre importante ressaltar que o veículo automotor é, por sua natureza, perigoso. De acordo com Wilson de Melo da Silva<sup>69</sup>, o automóvel é uma máquina causadora de riscos:

---

<sup>68</sup> 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, 2011, p. 258.

<sup>69</sup> SILVA, Wilson de Melo. op. cit., p. 406.

Esta é a era da máquina. Dá máquina que cobra em vidas o progresso que enseja. Da máquina que mutila. (...) Os automóveis, essas maravilhas da tecnologia moderna, aí estão a encher de perigo as estradas e as ruas, deixando atrás de si um constante rastro de sangue.

Sabe-se também que o sistema da responsabilidade civil atual é regido pelo princípio ético-jurídico do *neminem laedere*, em que todos os condutores são obrigados a observar as normas de trânsito e observar as cautelas necessárias de não causar dano a ninguém.

Contudo, apesar da precaução, não há como negar que os transeuntes estão em constante perigo, dados a essência do próprio veículo automotor, o trânsito tumultuados e as vias com má pavimentação.

Na obra de Caio Mário<sup>70</sup> atualizada por Regis Fitcher, há a constatação que “dirigir um automóvel constitui atividade que põe em risco os direitos de outrem, sendo, portanto a partir de agora a responsabilidade por acidentes de trânsito de natureza objetiva”.

Ademir Canali Ferreira<sup>71</sup>, ainda na vigência do Código Civil de 1916, já admitia os riscos sociais produzidos pelo automóvel sugerindo a aplicabilidade da responsabilidade civil objetiva. Ele enumera quatro situações fáticas, as quais: (i) explosão de uma empresa que fabricava explosivos em Curitiba; (ii) colisão entre dois superpetroleiros em alto-mar, ocasionando perdas ecológicas; (iii) contaminação de uma população inteira por uma empresa de energia nuclear; (iv) o choque entre veículos que causou um atropelamento de um homem. Após tal exposição, esse jurista aponta que todos esses fatos são situações que demonstram riscos sociais causando prejuízos diretos a terceiros.

Com isso, afirma ele que, sobre esses eventos, incide a teoria objetiva, afastando o pressuposto da culpa. Para Ferreira<sup>72</sup>, “o automóvel, máquina

---

<sup>70</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil**. 11 ed., atualizada por Regis Fitchner. Rio de Janeiro: Forense, 2003, p. 563.

<sup>71</sup> FERREIRA, Ademir Canali. A exposição ao perigo como fato gerador da responsabilidade civil objetiva. In: **Revista da AJURIS**, nº 19, Julho/1980. Disponível em: <http://livepublish.iob.com.br/ntzajuris/lpext.dll/Infobase/6ce1f/6ce4d/6d17b?f=templates&fn=document-frame.htm&2.0>. Acesso em: 19 abr. 2016.

<sup>72</sup> Idem, *Ibidem*.

criada pelo homem, para seu trabalho e deleite, cria um risco comunitário, acarretando ao seu condutor um dever de reparação, mesmo sem culpa, perante terceiros”.

Sobre essa concepção ele registra também que o sistema de reparabilidade em acidentes de veículos automotores é o da teoria do risco também no direito alemão, austríaco, francês, italiano, entre outros.

Afranio Lyra<sup>73</sup> considera que o automóvel é um

instrumento que a maioria tem como indispensável e muitos têm também como sinal de status, objeto de prazer e ostentação, tornou-se um MOLOCH insaciável a exigir, com impiedosa avidez, sangue e vidas. E todos, passageiros, motoristas e transeuntes, vão pagando o pesado tributo cobrado pela máquina que chega a parecer animada de um irrefreável espírito de revolta contra o seu criador. Manifestando-se diariamente em mortes e mutilações de seres humanos, essa revolta se realiza em desastres freqüentemente pavorosos, nos quais as vítimas se contam às dezenas.

Por conseguinte, na conclusão da obra, Ferreira, ainda que não possuísse o suporte legal do CC de 2002, defende a aplicabilidade da teoria do risco nas situações de acidentes automobilísticos:

A teoria da responsabilidade objetiva com arrimo na exposição ao perigo, seja pela atividade empresarial, seja pela situação concreta criada, tem inteira aplicação no Direito Civil brasileiro. E incide independente da comprovação da culpabilidade do partícipe do evento, mas só em favor do terceiro, que não atuou no sentido de criar o risco social da situação perigosa. Não implica, vale observar, em singela inversão do ônus probatório. O dever indenizatório deflui do risco criado e se estabelece, portanto, objetivamente. É indispensável apenas evidenciar o liame causal entre a situação ou atividade perigosa e o dano patrimonial. Entre infinitesimais situações perigosas destaca-se a do uso do automóvel, na sociedade de consumo atual, pondo em risco cotidianamente a vida do homem, exsurgindo ao condutor uma obrigação de ressarcimento dos prejuízos causados a terceiros.

---

<sup>73</sup> LYRA, Afranio apud FERREIRA, *ibidem*.



Carlos Alberto Bittar<sup>74</sup>, ainda no âmbito de abrangência do Código Civil de 1916, concorda com a periculosidade do veículo automotor. Em suas palavras:

Dentro dos estreitos limites de uma codificação subjetivista, como o Código Civil brasileiro em vigor, poderão as vítimas ficar ao desamparo, em alguns casos, se a jurisprudência não completar o quadro protecionista da responsabilidade civil ante a realidade de novas situações de perigo que possam surgir, a par das já consagradas, como a da responsabilidade dos comitentes e das pessoas jurídicas de direito público. Nossos repertórios de jurisprudência estão plenos de questões sobre responsabilidade civil, **em que se evidencia a problemática do perigo, principalmente quanto a acidentes com veículos automotores**, destacando-se as que vêm acatando de frente a objetividade da responsabilidade do Estado nesse campo. (grifo nosso).

Inegável é que os acidentes de trânsito são causados por fatores variados que se constituem como fontes de responsabilidade civil. Desse modo, é imperioso apontar que a observância das normas do Direito de Trânsito evitaria, por si só, algumas ocorrências.

Caio Mário<sup>75</sup> afirma que os acidentes, na sua grande maioria, são devidos a fatores humanos com a culpa do ofensor. Todavia, para ele, há que se entender que “a problemática transcende do aspecto individual, para assumir caráter de natureza social”.

O Código de Trânsito Brasileiro, introduzido pela Lei nº 9.503 de 1997, descreve um rol de condutas que pode levar o condutor e proprietário do veículo a serem responsabilizados caso ocorra algum dano. Nele, há a descrição não somente das obrigações na condução do automóvel, mas também condições para pedestres, motoristas e para o próprio automóvel.

No mais a mais, apesar de os acidentes automobilísticos serem, muitas vezes, oriundos das infrações do CTB, não se deve esquecer que, em muitos casos, mesmo obedecendo rigorosamente os deveres regulamentares, as

---

<sup>74</sup> BITTAR, Carlos Alberto. Responsabilidade civil nas atividade perigosas. In: **Responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. São Paulo: Saraiva, 1984, p. 95.

<sup>75</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 10 ed. Rio de Janeiro: GZ Edidora, 2012, p. 300.

pessoas estão sujeitas a serem personagens do enredo trágico de acidentes, muitas vezes brutais e cruéis. Tudo isso, leva a crer que os automóveis são essencialmente perigosos, independente da observância das disposições legais do CTB.

Nesse sentido, prestigia-se o texto de lei da segunda parte do parágrafo único do art. 927, CC não somente para ampliar os ditames da responsabilidade sem culpa, mas, essencialmente, a fim de que haja um melhor acesso à justiça e consagre-se o princípio da dignidade da pessoa humana.

Até então o presente trabalho pautou-se em assegurar a periculosidade do veículo automotor. Sem dúvidas essa característica é inquestionável. No entanto, apesar de esse estudo demonstrar a abrangência da responsabilidade civil objetiva, acredita-se, que há de ser ponderado o uso desta teoria a depender da natureza da ocorrência em específico.

Sobre tal ponderação, Paulo Nogueira<sup>76</sup>, ainda sob a ótica do Código Civil de 1916, já dizia: “assim como nenhuma enfermidade pode ser diagnosticada por um só sintoma, também não se pode considerar um único fator determinante de acidentes de veículos, uma vez que diversas causas influem na sua ocorrência”.

Com isso, partilha-se da ideia de que em casos de colisão entre particulares nas situações em que dois veículos colidem entre si, estando os dois em movimento, nada mais resta senão apurar a culpabilidade de cada um dos envolvidos. Tem-se em vista, portanto, que ambos estão, na mesma medida, exercendo as atividades de risco ao conduzir um veículo automotor. Nestes casos, caberia a aplicação da teoria da culpa, já que os dois acidentados estavam desenvolvendo a mesma atividade de risco.

Considerando tal perspectiva, é necessário que se separe algumas situações para que se determine qual teoria de responsabilidade civil deve ser aplicada ao caso concreto: a subjetiva ou a do risco. Será necessária a análise das circunstâncias de cada caso concreto.

---

<sup>76</sup> NOGUEIRA, Paulo Lúcio. **Delitos do automóvel**. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 1988, p. 7.

No mais a mais, atribui-se aos atropelamentos e colisões em objetos e veículos parados a incidência da teoria objetiva da responsabilidade civil, ao passo que os abalroamentos entre dois ou mais veículos em movimento, conforme dito acima, será objeto de análise na teoria subjetiva da responsabilidade.

A incidência da teoria objetiva, em hipóteses que não configurem colisão entre veículos em movimento, apenas será ilidida com o rompimento do nexo causal, isto é: com um caso de força maior de fortuito externo (como um desabamento de uma estrada, por exemplo) ou de fato exclusivo da vítima.

Nas palavras de Arnaldo Rizzardo<sup>77</sup>,

considera-se interno quando surge da própria coisa, de sua fabricação, fazendo parte da atividade do fornecedor; já tem-se como externo quando não se encontra qualquer relação entre a sua verificação e a coisa ou a atividade. O prejuízo que acontece é estranho ao produto ou serviço.

Carlos Roberto Gonçalves<sup>78</sup> considera a culpa como o pressuposto básico da responsabilidade civil automobilística, inclusive, ao mencionar os casos de atropelamentos, já relaciona tal situação com a imprudência de motoristas apressados, de modo que, a indenização por esse infortúnio fique sempre pautado na culpa.

Porém, esse jurista<sup>79</sup> afirma que, em matéria de jurisprudência, os acidentes envolvendo mais de um veículo em movimento, são analisados à luz do critério da culpa. Já no que concerne às decisões nos casos de atropelamentos, abalroamentos em veículos ou outros objetos parados, a responsabilização do condutor ou proprietário do carro tem sido feita pela teoria objetiva.

Esse autor ainda, em sua obra, apresenta algumas decisões que aplicam a teoria objetiva da responsabilidade civil nas eventualidades acima

---

<sup>77</sup> RIZZARDO, ARNALDO, op. cit., p. 108.

<sup>78</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. v.4. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2010, p.501.

<sup>79</sup> Idem, ibidem, p.487- 488.

mencionadas. Cabe informar ainda que essas decisões foram proferidas antes da entrada em vigor do CC de 2002, conforme se destacam:

"A culpa dos motoristas nos acidentes de trânsito está sendo considerada objetivamente pelo Excelso Pretório (RTJ 511631), com base no direito francês, que não repugna ao nosso direito positivo, por se considerar o automóvel um aparelho sumamente perigoso". (TJSP, RDCiv., 3:304).

"Alegação de caso fortuito em virtude do estouro de pneu. Desacolhimento. A teoria da culpa, em sua colocação mais tradicional (subjetiva), não pode satisfazer os riscos que a utilização do veículo provocou. É preciso, para solucionar determinadas situações, aceitar colocações mais atuais, compatíveis com os riscos da utilização de máquinas perigosas, postas em uso pelo homem". (1º TACSP, Julgados, 80:80)

"Como casos fortuitos ou de força maior não podem ser consideradas quaisquer anormalidades mecânicas, tais como a quebra ou ruptura de peças, verificadas em veículos motorizados". (RF, 161:249).

"Não se considera caso fortuito o rompimento do 'burrinho' dos freios do veículo". (RT, 431:74)

"Atropelamento. Alegação de defeitos mecânicos no veículo. Irrelevância. Não pode o responsável pelo dano causado por ato ilícito escudar-se em sua própria negligência, alegando defeitos em seu veículo, os quais a ele competia sanar. Todavia, mesmo que não tenha ele agido com culpa, ainda assim deve indenizar a vítima, aplicando-se o princípio do risco objetivo" (1º TACSA, RT, 610:110).

Giordani reconsiderando<sup>80</sup> o seu posicionamento anterior, menciona que em casos envolvendo dois carros, a aplicabilidade da teoria do risco se mantém. Para ele, a análise dessas hipóteses deve ser pautada no âmbito do nexos causal, perquirindo o real agente lesionador.

---

<sup>80</sup> GIORDANI na sua obra "A responsabilidade civil objetiva genérica", postulava que a teoria subjetiva da responsabilidade deveria ser aplicada em casos de acidentes de trânsito entre particulares envolvendo dois ou mais veículos em movimento, tendo, todavia, alterado seu posicionamento no texto "A responsabilidade civil objetiva genérica no direito brasileiro: 100 anos de atraso".

Sobre esse aspecto, o jurista conjectura uma situação fática<sup>81</sup>:

se um dos carros se desgoverna em virtude da quebra da barra de direção e abalroa outro veículo em circulação, não há o que se falar em configuração de culpa para caracterização da responsabilidade civil. Deve-se, na hipótese, aplicar a teoria do risco, imputando a responsabilidade civil ao dono do veículo que apresenta o defeito, independentemente dele ter sido zeloso ou não na manutenção do carro. Portanto, não se deve buscar o raciocínio mais cômodo no sentido de que uma atividade de risco anula a outra, proporcionando a aplicação da teoria da culpa para a solução do problema. Na realidade, o deslinde da questão situa-se na conduta e no nexo causal.

Por outro viés, mantém-se, no presente trabalho, o posicionamento de que caberá a incidência da teoria da culpa nos acidentes automobilísticos em que há dois ou mais veículos em movimento, tendo em vista que nem todas as situações haverá apenas um real causador do dano. Em grande parte dos casos, é notória a falha de ambas as pessoas que sofreram o dano, podendo, muitas vezes ser feita consideração de que as duas estão na esfera de “vítima-autor”.

Ademais, examina-se que a responsabilidade objetiva não foi aderida ao atual CC com a intenção de substituir a teoria da culpa. Maria Celina Bodin de Moraes<sup>82</sup> afirma que, em geral, para as relações inter-individuais, é conveniente a teoria subjetiva, ao passo que a responsabilidade objetiva fica resguardada às relações de desigualdade entre as partes.

Nas ocorrências em tela, não há, *a priori*, uma parte mais vulnerável que a outra, a qual ficaria submetida ao alvítio da sorte, tendo em vista que ambas estavam se beneficiando de uma atividade de risco.

Logo, apurar aquele que agiu com culpa para proceder à indenização nos acidentes de trânsito é a medida que se considera cabível e adequada nos abalroamentos de dois ou mais veículos. Por outro lado, reconhecendo a periculosidade dos veículos automotores, convém como essencial o emprego

---

<sup>81</sup> GIORDANI, José Acir Lessa. A 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, 2011, p. 39 - 40.

<sup>82</sup> MORAES, Maria Celina Bodin de, op. cit., p. 20.

da teoria do risco nos demais casos, quais sejam: atropelamentos e colisões em veículos parados ou demais obstáculos.

A aplicabilidade da cláusula geral de responsabilidade civil objetiva com a finalidade de dar uma garantia ao princípio constitucional da dignidade da pessoa humana, como já fora mencionado, no contexto dos atropelamentos, por exemplo, depreende-se que o pedestre é a parte mais vulnerável da relação. Como salienta Geraldo de Faria Lemos Pinheiro<sup>83</sup>, “de todos os usuários da via pública, o pedestre é o mais frágil, embora reconheça que muitas vezes ele procede com imprudência e até temeridade, provocando o acidente pela sua própria conduta”.

Note-se que hoje se está diante de um sistema dual de responsabilidade civil, em que coexistem as cláusulas gerais de responsabilidade civil subjetiva e objetiva, ambas genéricas. Portanto, o que se pretende nada mais é do que preservar a conjuntura do atual Código Civil brasileiro de modo a possibilitar a aplicação da equidade e a viabilizar a integral reparação da pessoa vitimada.

---

<sup>83</sup> PINHEIRO apud NOGUEIRA, Paulo Lúcio, op. cit., p. 12.

#### 4. O TRATAMENTO JURÍDICO ATRIBUÍDO AO SEGURO OBRIGATÓRIO

O simples fato de uma pessoa colocar um veículo em circulação já cria uma probabilidade de que acidentes aconteçam, dada a natureza dos automóveis. Arnaldo Rizzardo afirma que, “diante da inevitabilidade de certos acontecimentos, a realidade obrigou a se procurar uma solução. Daí que o risco acompanha a circulação dos carros”<sup>84</sup>.

Por conseguinte, com o intuito de socorrer a vítima de um sinistro<sup>85</sup> compensando os danos ocorridos pelo acidente com o veículo, foi criado o seguro obrigatório de veículos terrestres.

O seguro obrigatório de veículos terrestres foi, inicialmente, instituído pelo Decreto-lei nº 73 de 1966, regulamentado pelo Decreto nº 61.867 de 1967 e, posteriormente, pelo Decreto-lei nº 814 de 1969. Ele era chamado de Seguro de Responsabilidade Civil dos Proprietários de Veículos Automotores de Vias Terrestres (RECOVAT).

De acordo com Rafael Tárrega Martins<sup>86</sup>, quando fora regulamentado no direito pátrio através dos Decretos-lei nº 73/66 e nº 814/69, o seguro obrigatório possuía a natureza jurídica de responsabilidade civil. Com isso, ele se preocupava com os danos de um sinistro, não dando ênfase ao ato ilícito, o que, para o autor, era, na verdade, um seguro de danos.

Todavia, com o advento da Lei nº 6.194/74, ainda em vigor, a natureza jurídica transmudou-se para caracterizar um seguro eminentemente de danos pessoais. Para tanto, a mudança de postura quanto à natureza, trouxe a alteração inclusive da nomenclatura: hoje é chamado de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT.

---

<sup>84</sup> RIZZARDO, Arnaldo, op. cit., p. 231.

<sup>85</sup> Definido como acontecimento imprevisto que põe em risco a integridade das coisas e pessoas e que constitui o risco. É também considerado por Antenor Nascentes e Aulete como um desastre, acontecimento que envolve indenização expressa em contrato de seguro. Idem, ibidem, p.231.

<sup>86</sup> MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres**. São Paulo: Servanda Editora, 2009, p.36.

Arnaldo Rizzardo postula que o DPVAT<sup>87</sup> “vem a ser um seguro especial de acidentes pessoais, que decorre de uma causa súbita e involuntária, sendo destinado a pessoas transportadas ou não, que venham a ser lesadas por veículos em circulação”.

Sobre o DPVAT, Ernesto Tzirulnik, Flávio Queiroz Bezerra Cavalcanti e Ayrton Pimentel<sup>88</sup> alertam:

O seguro em questão, apesar de sua denominação, não é de responsabilidade civil, e sim de danos, vez que a indenização deve ser paga à vítima independentemente da apuração de responsabilidade. Para que fosse de responsabilidade civil, o seguro DPVAT só deveria operar quando existisse situação capaz de engendrar a responsabilização do segurado, não é o caso.

Segundo Rafael Martins, era a partir da culpa que a ideia de reparação proveniente do seguro obrigatório provinha, mas com a alteração legislativa e instituição do DPVAT, passou-se a reconhecer como pressuposto a teoria do risco, tal como se indica:

Art . 5º O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa, haja ou não resseguro, abolida qualquer franquia de responsabilidade do segurado.

Art . 6º No caso de ocorrência do sinistro do qual participem dois ou mais veículos, a indenização será paga pela Sociedade Seguradora do respectivo veículo em que cada pessoa vitimada era transportada.

§ 1º Resultando do acidente vítimas não transportadas, as indenizações a elas correspondentes serão pagas, em partes iguais, pelas Sociedades Seguradoras dos veículos envolvidos.

§ 2º Havendo veículos não identificados e identificados, a indenização será paga pelas Sociedades Seguradoras destes últimos.

<sup>87</sup> RIZZARDO, Arnaldo, op. cit., p. 233.

<sup>88</sup> TZIRULINK, Ernesto; CAVALCANTI, Flávio de Queiróz Bezerra; PIMENTEL, Ayrton. **O contrato de seguro: de acordo com o novo código civil brasileiro**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003, p.147.



Portanto, é notório que a teoria do risco está presente no seguro obrigatório dos veículos automotores, inclusive com a cobertura para veículos não identificados.

Ressaltando a adoção da teoria objetiva, Rafael Martins<sup>89</sup> alerta para a inclusão do ressarcimento de danos pessoais a todas as pessoas envolvidas no acidente. Desse modo, o dano não será ressarcido apenas à vítima direta, como também ao proprietário, motorista (se outro), independentemente da averiguação da culpa. Assim, há uma preocupação clara de proporcionar aos envolvidos uma reparação do infortúnio danoso, sem ocupar-se de um questionamento quanto ao ato ilícito.

Logo, admitir-se que a instituição de um seguro obrigatório é oriunda do risco que a atividade automobilística engendra, nada mais é do que considerar também a viabilidade jurídica da atribuição da teoria do risco na responsabilidade civil por acidentes de veículos automotores.

Sobre a definição, no contexto do Código Civil de 1916, Elcir Castello Branco define o seguro obrigatório como sendo

uma condição coercitivamente imposta às pessoas para se assegurarem contra os danos pelos quais devem responder, em virtude do exercício de suas atividades ou circulação de seus veículos. Reconhecendo a necessidade de segurança, o Estado procurou, através do seguro, proporcionar às vítimas um modo mais eficiente de reparação<sup>90</sup>.

É importante salientar ainda que o âmbito jurídico do DPVAT dá-se pelo contrato em que, apesar da imposição da autoridade pública, possui como partes: o segurador (empresa autorizada a atuar mediante o cumprimento dos requisitos da Resolução nº 154/2006 do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP) e o segurado (todo proprietário de veículo automotor de via terrestre sujeito a registro e licenciamento, nos moldes do CTB).

---

<sup>89</sup> MARTINS, Rafael Tárrega, op. cit., p. 41.

<sup>90</sup> BRANCO, Elcir Castello. **Do seguro obrigatório de responsabilidade civil**. Rio de Janeiro – São Paulo: Editora Jurídica e Universitária LTDA, 1971, p.49.

Na lição de Wladimir Valler<sup>91</sup>, há alguns aspectos relevantes nesse tipo de contrato:

a) bilateral, porque gera obrigações para o segurado e segurador; b) oneroso, porque cria benefícios e vantagens de um e outro; c) aleatório, porque o segurador assume os riscos sem corresponsabilidade entre as prestações recíprocas, e sem equivalência mesmo que se conheça o valor global das obrigações do segurado.

Castello Branco<sup>92</sup> expõe ainda que o referido seguro, apesar de ser uma imposição estatal, não se revela, contudo, como um serviço público, mas sim de utilidade pública com a finalidade de garantir a segurança das pessoas. Com isso, para ele, há uma facilitação na reparação, pois os sujeitos lesados não ficarão adstritos apenas aos autores da ofensa.

Pode-se dizer que o seguro DPVAT garante uma indenização mínima à vítima de um acidente de trânsito em que resulte morte, invalidez permanente total ou parcial e reembolso de despesas com assistência médica e suplementar. Esse seguro cobre os danos independentemente da averiguação da culpa, tanto da vítima quanto do agente ofensor, assentando-se na responsabilidade objetiva pelo risco integral.

De acordo com Luís Roberto Barroso<sup>93</sup>, pode-se entender que as indenizações provenientes do Seguro DPVAT

Não guardam qualquer relação com a responsabilidade civil ou penal do responsável pela lesão e, portanto, sequer têm a pretensão de promover uma compensação pela integralidade do dano sofrido pela vítima ou de desestimular a prática de atos similares pelo ofensor, por meio de uma espécie de “efeito punitivo”. Nenhuma dessas considerações é pertinente aqui. As indenizações do Seguro DPVAT pretendem apenas prover alguma quantidade de recursos financeiros para pessoas que sofrem danos no contexto de acidentes automobilísticos, independente de outras considerações.

<sup>91</sup> VALLER, Wladimir. **Responsabilidade civil e criminal nos acidentes automobilísticos**. São Paulo: Julex, 1981, v.1. p. 303.

<sup>92</sup> Idem, *ibidem.*, p. 50.

<sup>93</sup> BARROSO, Luís Roberto. Seguro DPVAT: aspectos constitucionais. In: **DPVAT: um seguro em evolução. O seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas**. Rio de Janeiro: Renovar, 2013, p. 362.

Nestes termos, através de um olhar atualizado, é possível perceber que, por mais que a capacidade econômica do causador do dano não suporte os custos, ainda assim, pelo seguro obrigatório, a vítima tem, de pronto, um meio para compensar as despesas médicas.

No que concerne ao valor da indenização, esse é tabelado pelo art. 3º da Lei nº 6.194/74<sup>94</sup>, atualizado pela Lei nº 11.945/2009, que fixa indenização proporcional à gravidade da lesão suportada pela vítima.

É importante mencionar que, de acordo com Barroso<sup>95</sup>, no caso de ressarcimento por despesas médicas, essas serão reembolsadas até o limite da lei, desde que sejam comprovadas. Todavia, caso a vítima seja atendida pelo Sistema Único de Saúde, não irá reaver o seu dinheiro, porque ausentes as despesas despendidas.

Para o autor<sup>96</sup> ainda, é plenamente possível como largamente utilizada a indenização proporcional ao dano sofrido pelas pessoas, isto é, elas recebem em quantidades diferentes. Tal fato, além de ser instituído pelos arts. 924 e 950, do atual CC, é a concretização do princípio geral da isonomia, em que postula que os desiguais sejam tratados desigualmente.

Nas palavras de Luiz Tavares Pereira Filho<sup>97</sup>, a indenização proveniente do seguro obrigatório em pauta é, na verdade,

um produto de preço módico, de fácil acesso, e que proporciona um “cobertor” largo, ainda que de pouca espessura (valor da indenização relativamente baixo), às vítimas de acidente de trânsito, em sua grande maioria integrantes do segmento de baixa renda e carente de informação.

É visível também um caráter de coercitividade imposto pelo fato de que todos os proprietários de veículos automotores de via terrestre, para regularizar anualmente o licenciamento, possuem a obrigação de pagar o prêmio DPVAT.

---

<sup>94</sup> BRASIL. **Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974.**

<sup>95</sup> BARROSO, Luís Roberto, op. cit., p. 343.

<sup>96</sup> Idem, Ibidem, p. 362-363.

<sup>97</sup> FILHO, Luiz Tavares Pereira. DPVAT: um seguro em evolução. In: **DPVAT: um seguro em evolução. O seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas.** Rio de Janeiro: Renovar, 2013, p. 7.

Por conseguinte, considerando a obrigatoriedade do pagamento para a renovação do licenciamento veicular, há uma falsa impressão de que as seguradoras do DPVAT possuem um alto lucro. Todavia, Tavares<sup>98</sup> assegura que elas recebem apenas o percentual de 2% da arrecadação e, sobre esse valor recai ainda a dedução do imposto de renda. Os demais pedaços percentuais são divididos com repasse aos órgãos públicos (desses, 45% cabe ao SUS e 5% ao DENATRAN) e ao respectivo objetivo, importando na quantidade e valor das indenizações pagas e acúmulo de provisões técnicas.

Nehemias Domingos de Melo<sup>99</sup> aponta que o recebimento indenizatório do DPVAT não obsta a propositura de ação de reparação civil pelos danos sofridos pela vítima, seja na esfera material, estética ou moral. Para ele, todavia,

se a ação for julgada procedente, o valor que haja sido recebido a título de seguro obrigatório, deverá ser descontado do valor total da condenação. Nesse sentido, a Súmula nº146 do Superior Tribunal de Justiça: “O valor do seguro obrigatório deve ser deduzido da indenização judicial fixada”.

Nesse sentido, Ernesto Tzirulnik, Flávio Queiroz Bezerra Cavalcanti e Ayrton Pimentel<sup>100</sup> afirmam que:

a pacificação jurisprudencial de abatimento deste seguro (DPVAT) da indenização devida pelo responsável não lhe transmuda a natureza, apenas lhe imprime caráter indenizatório e o abatimento é permitido porque o seguro é custeado pela parte responsável pela indenização.

De acordo com Domingos de Melo<sup>101</sup> ainda, caso o causador do dano não tenha pagado o seguro obrigatório, ainda assim, as seguradoras serão obrigadas a indenizar a vítima ou seus dependentes.

Há, sobre esse aspecto, a súmula nº 257 do STJ<sup>102</sup>: “A falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por

---

<sup>98</sup> Idem, ibidem, p. 1-2.

<sup>99</sup> MELO, Nehemias Domingos de, op. cit., p. 187.

<sup>100</sup> TZIRULINK, Ernesto; CAVALCANTI, Flávio de Queiróz Bezerra; PIMENTEL, Ayrton, op. cit., p.147.

<sup>101</sup> MELO, Nehemias Domingos de, op. cit., p. 187.

Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização”.

Alguns autores afirmam que o DPVAT está, de certo modo, obsoleto porque não há uma cobertura quanto aos danos patrimoniais. Frente a uma quantidade cada vez maior de veículos em movimento, Mateus Milhomem de Sousa e Áureo de Brasil Cunha<sup>103</sup> declaram que a ausência de cobertura quanto aos danos patrimoniais, tem feito com que o DPVAT se transformasse em mais um imposto de saúde pública do que uma garantia à pessoa exposta aos perigos do trânsito brasileiro.

Sérgio Servulo da Cunha<sup>104</sup>, na esteira do Código Civil anterior, propõe-se a definir o objetivo do seguro obrigatório, o que, para ele, é criar uma proteção eficaz às vítimas dos acidentes em virtude de uma atividade que possui um alto risco social. Na sua concepção - de certo modo, coerente com o CC em vigor na época - a instituição do seguro obrigatório aos proprietários de veículos não altera o princípio basilar da responsabilidade civil aquiliana fundada na culpa. Em suas palavras:

Entre manter-se fiel aos preceitos clássicos - < não há responsabilidade sem culpa > - deixando desprotegidas numerosas vítimas de acidentes de trânsito, e adotar a teoria do risco, virtualmente injusta para com os proprietários ou condutores de veículos, preferiu o legislador – obediente à tendência do Direito e da Economia contemporâneos, consistente na criação de fundos sociais – adotar outra solução, que é a instituição do seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Sobre esse aspecto, Rafael Tárrega Martins<sup>105</sup> afirma que o seguro DPVAT, diferentemente de outras espécies de seguro, é dotado de função social altamente relevante.

---

<sup>102</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Súmula nº 257**. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/docs\\_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011\\_19\\_capSumula257.pdf](https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_19_capSumula257.pdf) >. Acesso em: 02 maio 2016.

<sup>103</sup> SOUSA, Mateus Milhomem; CUNHA, Áureo do Brasil. O DPVAT não acompanha mais o Brasil. **Revista Jurídica Consulex**. Brasília, ano XV, nº 357, p.56-57, dezembro. 2011.

<sup>104</sup> CUNHA, Sérgio Sérvulo da. Responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores – seguro obrigatório. **Revista dos Tribunais**, n. 447, v. 62, 1973, 24-31. p. 25.

<sup>105</sup> MARTINS, Rafael Tárrega, op. cit., p. 25.

Pode-se inferir, portanto, que o fato de se achar vigente uma cobertura securitária, vê-se aumentada uma convicção de justiça na reparação da pessoa vitimada. Com isso, apesar de o DPVAT estar pautado exclusivamente nas despesas não patrimoniais, é notório um amparo aos sujeitos envolvidos em um acidente automobilístico de modo mais célere do que se ficasse apenas sujeito à esfera judicial. De certo modo, esse seguro obrigatório não deixa de ser um resguardo, principalmente para os que integram uma classe social menos favorecida.

Giselda Hironaka<sup>106</sup> afirma que o homem contemporâneo domina as probabilidades e administra melhor o risco pelo fato de ter se tornado mais corajoso para enfrentar os riscos em favor do desenvolvimento. Para a doutrinadora,

(...) o cerne da preocupação dos dias atuais desenvolve-se no sentido de não mais restar irressarcido nenhum dano ao qual estejamos, todos nós, expostos, em consequência da atividade por outrem desempenhada. Ou, pelo menos, que haja uma progressiva, mas incessante e sensível diminuição das hipóteses de irressarcibilidade. Suportar de modo fatalista a consequência danosa a que estamos submetidos, em decorrência do risco que impregna a atividade de outrem já não é mais o destino intransponível das vítimas, nem sequer a carga que, a cada um, é designada, sem alternativa.

Por conseguinte, a partir dessa reflexão, infere-se que o seguro obrigatório possui o intuito de diminuir a consequência danosa do acidente automobilístico de modo que o lesado não fique subordinado ao infortúnio. De certo modo, faz-se uma distribuição do ônus, tendo em vista o pagamento do prêmio que todos os proprietários são obrigados a efetuar para regularizar o licenciamento.

Vê-se, assim, um alcance social elevado com a finalidade de atender àquelas primeiras necessidades oriundas de um acontecimento infortunado que origina despesas repentinas e inadiáveis.

---

<sup>106</sup> HIRONAKA, Giselda. **Responsabilidade pressuposta**. São Paulo: Del Rey, 2005, p. 106.

Isto posto, é grande relevância apontar que a instituição de um seguro obrigatório contra os danos automobilísticos existe por colocar em relevo o crescente número de eventos danosos em nossas vias envolvendo veículos terrestres, os quais ceifam vidas ou as prejudicam permanentemente.

Por fim, cabe observar que, se é necessário tal medida securitária, tão logo é essencial que se repute a responsabilidade civil objetiva nos acidentes de trânsito, especialmente no que tange às situações de atropelamentos e colisões, conforme explanação teórica constante do capítulo anterior.

## 5. ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA APLICÁVEL À ESPÉCIE

No que tange à responsabilidade civil nos acidentes de trânsito, a jurisprudência nacional, inobservante às imposições do progresso, tem adotado, ao longo dos anos, a teoria subjetiva, para todos os tipos de infortúnios, quais sejam: abalroamentos, colisões e atropelamentos. Raríssimas são as decisões que, com imensa cautela, pautaram-se na teoria do risco.

Carlos Roberto Gonçalves<sup>107</sup> menciona a admissão da responsabilidade civil objetiva em acidentes de trânsito em casos de atropelamento (sem culpa da vítima) ou de abalroamentos de veículos parados ou de postes e outros obstáculos na seara jurisprudencial, antes da entrada em vigor do CC de 2002, conforme explicitado no capítulo 3.

Todavia, a pesquisa realizada para o presente trabalho buscou uma análise no campo jurisprudencial atual, de modo a observar o tratamento do tema nos últimos três anos.

Por conseguinte, pesquisou-se acórdãos do Supremo Tribunal Federal (STF), Superior Tribunal de Justiça (STJ) e Tribunais de Justiça dos Estados da Federação, de modo a vislumbrar a adoção da teoria do risco, conforme explicitado nos capítulos anteriores.

Contudo, não foi encontrada sequer uma decisão que investisse na teoria do risco. No que concerne aos atropelamentos, destaca-se:

AGRAVO REGIMENTAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. **ATROPELAMENTO. CULPA CONCORRENTE**. Há culpa concorrente em acidente quando ambos - condutor do veículo e vítima - estavam em flagrante violação das leis de trânsito. Agravo regimental desprovido. (STJ - AgRg no AREsp: 334401 PE 2013/0126409-7, Relator: Ministro ARI PARGENDLER, Data de Julgamento: 01/10/2013, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/10/2013) (grifo nosso)

AGRAVO REGIMENTAL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. **ATROPELAMENTO. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA**. CONFIGURAÇÃO. REEXAME DE MATÉRIA FÁTICA DA LIDE. SÚMULA 7/STJ.

---

<sup>107</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. Op. cit., p. 488.



NÃO PROVIMENTO. 1. Se as questões trazidas à discussão foram dirimidas, pelo Tribunal de origem, de forma suficientemente ampla, fundamentada e sem omissões deve ser afastada a alegada violação aos arts. 165, 458 e 535 do Código de Processo Civil. 2. Inviável o recurso especial cuja análise das razões impõe reexame do contexto fático-probatório da lide, nos termos da vedação imposta pelo enunciado nº 7 da Súmula do STJ. 3. Agravo regimental a que se nega provimento. (STJ - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL: AgRg no AREsp 479213 RJ 2014/0038559-9). (grifo nosso).

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO. DANOS MATERIAIS E MORAIS. REVISÃO DO VALOR. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA DA SÚMULA N. 7/STJ. DECISÃO MANTIDA. 1. O recurso especial não comporta o exame de questões que impliquem revolvimento do contexto fático-probatório dos autos, a teor do que dispõe a Súmula n. 7/STJ. 2. O Tribunal de origem, com base nos elementos de prova dos autos, **concluiu pela existência de culpa do recorrente pelo acidente de trânsito que causou danos à parte contrária**. Dissentir desse entendimento implicaria necessária incursão na seara fática, inviável em recurso especial ante a incidência da referida súmula. 3. É pacífico nesta Corte que a revisão do valor dos danos morais arbitrado pelas instâncias de origem também encontra óbice na Súmula n. 7/STJ. Somente em hipóteses excepcionais, quando evidenciada ser irrisória ou exorbitante a quantia fixada, é possível afastar a referida restrição, circunstância não constatada no caso concreto. 4. Agravo regimental a que se nega provimento. (STJ - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL : AgRg no AREsp 283887 MG 2013/0008960-3). (grifo nosso).

Pode-se notar que, apesar de as vítimas de atropelamento estarem em uma posição vulnerável em relação ao veículo automotor, ainda é privilegiada a teoria da culpa, imprescindível caracterizar se o agente lesionador agiu com negligência, imprudência ou imperícia, nos moldes do art. 186, CC. Sobre esse aspecto alerta-se para a dificuldade que se apresenta para vítima, dificuldade essa, muitas vezes intransponível para se valer do ressarcimento do dano, dada a necessidade de comprovação da culpa do condutor.

Constata-se que nas três ementas acima expostas, a indenização ficou condicionada à averiguação da culpa do agente, não sendo reconhecido o caráter perigoso imanente do veículo automotor.

Cabe lembrar que a periculosidade dos automóveis é uma qualidade preexistente, intrínseca, não estando suscetível de eliminação completa, por mais prudente que seja o condutor.

Já no que afeta às colisões em obstáculos, destacam-se as decisões dos tribunais dos estados em que permanecem afeito à teoria subjetiva da responsabilidade civil. Sobre esse aspecto, pontuam, como exemplo, as decisões do Tribunal de Justiça de São Paulo:

RESPONSABILIDADE CIVIL ACIDENTE DE TRÂNSITO **Colisão contra obstáculo fixo**, colocado na via carroçável Caçamba Culpa do condutor do veículo reconhecida **Aquele que trafega por vias públicas deve ter cautela para evitar colisões com obstáculos imóveis**. Sentença mantida Recurso desprovido. (TJ-SP - APL: 00029521920058260505 SP 0002952-19.2005.8.26.0505, Relator: Claudio Hamilton, Data de Julgamento: 30/07/2013, 27ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 01/08/2013) (grifo nosso)

Responsabilidade civil. Acidente de trânsito. **Colisão contra caçamba colocada em via pública**. Inexistência de indícios de irregularidade na localização e sinalização. Demonstração de que as caçambas se encontravam no mesmo lugar há aproximadamente dois anos. Obstáculo fixo. Fácil visualização. Pleno conhecimento dos moradores da localidade. **Culpa exclusiva do condutor do veículo**. Inobservância do dever de cautela. Ausência de prova de fato constitutivo do direito da autora. Art. 333, inciso I do CPC. Sentença de improcedência mantida por seus próprios fundamentos. Recurso improvido. (TJ-SP - APL: 00064182220118260663 SP 0006418-22.2011.8.26.0663, Relator: Bonilha Filho, Data de Julgamento: 29/10/2014, 26ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 30/10/2014) (grifo nosso)

Por meio de um olhar mais superficial, soa incontestável a culpa do motorista ao colidir com obstáculos parados, tendo em vista que estes, sendo fixos, não competem para uma colisão, caso haja uma direção defensiva e atenta.

Da mesma forma e seguindo os ditames da culpa, existem precedentes na jurisprudência do STF, expostos a seguir:

Trata-se de agravo contra decisão de inadmissibilidade de recurso extraordinário que impugna acórdão do nos seguintes termos: “Ação indenizatória **Acidente de veículo. Manobra sem cautela e colisão causada pelo motorista do veículo de propriedade da parte recorrente/ré na traseira do automóvel da parte recorrida/autora quando o mesmo estava parado em estacionamento de supermercado. Responsabilidade Civil da recorrente demonstrada. Dano material caracterizado.** (...). Decido. O recurso não merece prosperar. Inicialmente, ressalto que a orientação sumulada desta Corte é no sentido de que é inadmissível o recurso extraordinário quando a deficiência na sua fundamentação não permitir a exata compreensão da controvérsia. (...). **De outro lado, careceu de prova as alegações defensivas acerca das causas excludentes da responsabilidade ou ausência de culpa ou prova do dano, posto que nada disso ficou minimamente caracterizado ou provado para que tivesse o condão de afastar a responsabilização**”. (fl. 123) Desse modo, verifico que, para se entender de forma diversa, faz-se imprescindível a análise dos elementos fático-probatórios constantes dos autos, providência vedada na via do apelo extremo, nos termos do Enunciado 279 da Súmula do STF. Ante o exposto, conheço do presente agravo para negar seguimento ao recurso extraordinário (art. 544, § 4º, II, “b”, do CPC) (STF - RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO: ARE 727897 SP). (grifo nosso)

Trata-se de recurso extraordinário com agravo interposto em face de decisão que o inadmitiu, que impugna acórdão da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, assim do: “CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO DE COBRANÇA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. **COLISÃO COM POSTE DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA. REPARAÇÃO DO DANO. RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO. I. O poste de iluminação, corretamente instalado na via pública, constitui obstáculo imóvel, impossível, por si só, de causar acidente, de sorte que no caso de colisão contra o mesmo, causando-lhe danos, cabe àquele que o atingiu demonstrar o fato excludente de sua responsabilidade, o que, na espécie, não ocorreu.** II. O proprietário de veículo que o empresta a terceiro responde por danos causados pelo seu uso. III. Recurso especial conhecido e provido (...) Quanto à primeira alegação do recorrente, esta Corte pacificou sua jurisprudência no sentido de que controvérsias atinentes aos pressupostos de admissibilidade de recursos de outros tribunais constituem matéria de índole infraconstitucional, sem repercussão geral, que não viabilizam o acesso ao Supremo

Tribunal Federal (...). No que concerne ao segundo argumento, impõe-se o óbice do Enunciado 279 da Súmula da Jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, além do fato de que a verificação de a quem cabe o ônus da prova reveste-se, na espécie, de índole infraconstitucional. No caso concreto, o Superior Tribunal de Justiça não reconheceu a incidência do art. 37, § 6º, da Constituição Federal, que cuida de responsabilidade objetiva. Ao contrário, **o Colendo Sodalício vislumbrou, na hipótese, que a responsabilidade subjetiva apenas pode ser do proprietário do veículo** (...). Para se entender de forma distinta seria imprescindível o exame do conjunto fático-probatório dos autos, bem como da legislação infraconstitucional de regência, ambas providências incabíveis na via estreita do extraordinário. (...). (STF - ARE: 640993 DF, Relator: Min. GILMAR MENDES, Data de Julgamento: 28/06/2011, Data de Publicação: DJe-146 DIVULG 29/07/2011 PUBLIC 01/08/2011).(grifo nosso)

Em contraponto, é importante salientar, mais uma vez, que a plena adoção de medidas de supressão de risco, no qual, em tese, o agente teria operado com diligência e prudência somente faria sentido se conduzir um veículo automotor representasse uma atividade de baixa periculosidade. No entanto, diante do que foi exposto no presente trabalho, viu-se que não existem níveis de completa segurança para a atividade supracitada. Desse modo, por mais que se trate das colisões em algo fixo, imóvel, não quer dizer que o condutor, agindo com cuidado evitaria o choque.

Todavia, se a teoria da culpa é imposta a todos os casos pelo fato de, em tese, aumentar a quantidade de ações, Anderson Schreiber<sup>108</sup> alerta que a adoção da responsabilidade civil objetiva, por mais que se conduza a uma expansão do número de demandas, “as mantém com um valor mais reduzido já que a reparação é totalmente desvinculada do intuito punitivo ou moralizante que, normalmente, existe na adoção da teoria da culpa”.

É possível notar ainda que, em consonância com esta pesquisa, depreende-se que a teoria subjetiva adotada em situações de abalroamentos em veículos em movimento é a mais acertada. Esse foi o ponto em comum entre a exposição teórica e o tratamento jurisprudencial dos acidentes automobilísticos. A conferir:

---

<sup>108</sup> SCHREIBER, Anderson, op. cit., p. 220.

ACIDENTE DE VEÍCULO - RESPONSABILIDADE CIVIL – COLISÃO ENTRE VEÍCULOS - DANOS MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS - Ação proposta objetivando o ressarcimento de danos decorrentes de acidente de veículo (colisão entre veículo e motocicleta), pugnando por danos materiais, morais e estéticos - Prova produzida que não está a indicar conduta culposa, posto que não é convincente em relação aos fatos alegados - Ônus que competia ao autor da ação - Evento ocorrido em Rodovia, com duas versões apresentadas em Juízo - – Ausência de prova oral acerca dos fatos – Rol de testemunhas apresentado pelo autor fora do prazo, com reconhecimento de preclusão de tal prova - **Ação julgada improcedente – Culpa não demonstrada – Recurso improvido.** (TJ-SP - APL: 40006197320138260625 SP 4000619-73.2013.8.26.0625, Relator: Carlos Nunes, Data de Julgamento: 17/11/2015, 31ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 18/11/2015) (grifo nosso)

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. REEXAME DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. SÚMULA N. 7/STJ. SENTENÇA PENAL ABSOLUTÓRIA TRANSITADA EM JULGADO. EFEITOS. DECISÃO MANTIDA. 1. O recurso especial não comporta o exame de questões que impliquem incursão no contexto fático-probatório dos autos, conforme dispõe a Súmula n. 7/STJ. 2. No caso concreto, **o Tribunal de origem examinou a prova dos autos para concluir que o evento danoso decorreu de conduta imprudente do ora agravante.** Alterar tal conclusão demandaria o reexame de fatos e provas, inviável em recurso especial, a teor do disposto na mencionada súmula. 3. É pacífico no âmbito desta Corte o entendimento de que, devido à relativa independência entre as instâncias, a absolvição no juízo criminal somente vincula o cível quando reconhecida a inexistência do fato ou declarada a negativa de autoria, o que não é o caso dos autos. 4. Agravo regimental a que nega provimento. (STJ - AgRg no AREsp: 518502 SC 2014/0118310-5, Relator: Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, Data de Julgamento: 19/03/2015, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 27/03/2015). (grifo nosso)

Em acidentes envolvendo dois ou mais veículos em movimento, de fato, todos os envolvidos, usufruindo das benesses de um deslocamento mais rápido e confortável, exercem uma atividade com potencial de dano. Por conseguinte, é notório que os dois condutores estão em posições jurídicas equivalentes, não sendo necessária a aplicação da cláusula geral de

responsabilidade civil objetiva. Portanto, admite-se que não há sujeito em situação de maior vulnerabilidade frente aos outros, sendo essencial a aplicação da responsabilidade civil subjetiva, nesses casos específicos.

## 6. CONCLUSÃO

Constatou-se, no presente trabalho que, desde o século XIX, a mudança de paradigma (da culpa ao risco), fez-se necessária para resguardar o direito daquele que sofreu um dano; sendo reconhecido, desde aquela época, que o veículo automotor é uma máquina habilitada à produção estragos e lesões, com potencial capacidade de gerar danos.

O estudo em questão se posicionou de modo favorável à teoria do risco, porque enxerga o acidente automobilístico como decorrente do fato do veículo automotor ser intrinsecamente danoso. Levou-se, assim, em consideração da teoria do risco criado constante da segunda parte do parágrafo único do art. 927 do Código Civil.

Caso o referido estudo tomasse como preceito apenas as atividades desempenhadas continuamente e com fins lucrativos, não seria abarcada grande parte das situações cotidianas e, conseqüentemente, muitas vítimas ficariam sem ter a sua justa reparação. Em outras palavras, adotada a teoria do risco criado, melhor interpretação se terá do referido dispositivo legal à dignificação da pessoa vitimada.

Por conseguinte, à luz do princípio da dignidade da pessoa humana constante na Carta Magna, é primordial que a interpretação do instituto jurídico da responsabilidade civil vá além da tradicional apuração da culpabilidade, sendo certo que resguardar a vítima é o propósito principal.

Portanto, por mais que tencionasse uma ampliação do instituto da responsabilidade civil para todos os acidentes, observou-se a impossibilidade de tal enquadramento, principalmente por admitir que quando dois ou mais veículos em movimento colidem entre si, é notório que ambos os condutores estão a exercer uma atividade de risco, sendo inadequado incluir essas ocorrências na teoria do risco.

Desse modo, será necessária a observância dos pressupostos da responsabilidade civil subjetiva, a qual impõe a necessidade de apurar a conduta culposa fim de delimitar qual foi o agente causador do dano para que ele seja responsabilizado. Já nos casos de atropelamentos ou acidentes com

colisão em veículos ou em objetos os bens parados, a aplicação da teoria do risco se institui de maneira iminente. Por esse viés, conveniente se torna a adoção da teoria do risco especialmente nas situações em que há a desigualdade entre as partes.

No entanto, a análise jurisprudencial apontou que, de encontro ao que foi preconizado no presente trabalho, a teoria do risco não é adotada na responsabilidade civil por acidentes de veículos automotores. Contudo, não há razão para que a doutrina e jurisprudência atuais se prendam a um paradigma, quando a mudança social e econômica é evidente. Ainda que a justificativa fosse o aumento do número de demandas, as mesmas manteriam um valor mais reduzido. Isso posto, a fim de criar mecanismos para contribuir com uma vida melhor em sociedade torna-se, essencial, combinar a teoria do risco nos casos supracitados.

Ademais, instituir um seguro obrigatório nos moldes do DPVAT, no mínimo, é admitir a periculosidade do veículo automotor, de modo a dar um resguardo à vítima, compensando as despesas médicas.

Logo, foi possível depreender que, para um completo sistema de responsabilidade civil no âmbito dos acidentes de trânsito, é necessário que os dois sistemas convivam harmonicamente, na busca da integral proteção de eventual pessoa vitimada (artigos 1º, inciso III, e 3º, incisos I e III da CRFB). Ressalta-se que só assim será possível alcançar o objetivo que os sistemas jurídicos almejam: a paz e a segurança social, em prol da proteção integral da pessoa humana; no caso, vítimas de acidentes de trânsito.



## 7. REFERÊNCIAS

ANDRIGHI, Fátima Nanci. Fundamentos atuais da responsabilidade na ordem civil-constitucional: o papel da jurisprudência na concretização das cláusulas gerais. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (Org). **Temas de responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

AZEVEDO, Luiz Carlos de. **Introdução à história do direito**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

BARROS, Octavio Augusto Machado de. **Responsabilidade pública**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1956.

BARROSO, Luís Roberto. Seguro DPVAT: aspectos constitucionais. In: **DPVAT: um seguro em evolução. O seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas**. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

BITTAR, Carlos Alberto. Responsabilidade civil nas atividade perigosas. In: **Responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. São Paulo: Saraiva, 1984.

BRANCO, Elcir Castello. **Do seguro obrigatório de responsabilidade civil**. Rio de Janeiro – São Paulo: Editora Jurídica e Universitária LTDA, 1971.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Súmula nº 257**. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/docs\\_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011\\_19\\_capSumula257.pdf](https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_19_capSumula257.pdf) .

BRASIL. **Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6194.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm).

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no AREsp: 334401 PE 2013/0126409-7, Relator: Ministro ARI PARGENDLER, Data de Julgamento: 01/10/2013, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 15/10/2013. Disponível em: <http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24349620/agravo-regimental-no-agravo-em-recurso-especial-agrg-no-aresp-334401-pe-2013-0126409-7-stj/inteiro-teor-24349621>.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL: AgRg no AREsp 479213 RJ 2014/0038559-9. Disponível em: <http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/25071385/agravo-regimental-no-agravo-em-recurso-especial-agrg-no-aresp-479213-rj-2014-0038559-9-stj>.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL: AgRg no AREsp 283887 MG 2013/0008960-3. Disponível em: <http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23945692/agravo->

regimental-no-agravo -em-recurso-especial-agrg-no-arep-283887-mg-2013-0008960-3-stj.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AgRg no AREsp: 518502 SC 2014/0118310-5, Relator: Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, Data de Julgamento: 19/03/2015, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 27/03/2015. Disponível em: <http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/178705596/agravo-regimental-no-agravo-em-recurso-especial-agrg-no-arep-518502-sc-2014-0118310-5>.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO: ARE 727897 SP. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VL3oPKYtvJ4J:www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoPeca.asp%3Fid%3D127189944%26tipoApp%3D.pdf+%&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ARE: 640993 DF, Relator: Min. GILMAR MENDES, Data de Julgamento: 28/06/2011, Data de Publicação: DJe-146 DIVULG 29/07/2011 PUBLIC 01/08/2011. Disponível em: <http://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/22928051/recurso-extraordinario-com-agravo-are-640993-df-stf>.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. APL: 00029521920058260505 SP 0002952-19.2005.8.26.0505, Relator: Claudio Hamilton, Data de Julgamento: 30/07/2013, 27ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 01/08/2013. Disponível em: <http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/116749804/apelacao-apl29521920058260505-sp-0002952-1920058260505>.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. APL: 00064182220118260663 SP 0006418-22.2011.8.26.0663, Relator: Bonilha Filho, Data de Julgamento: 29/10/2014, 26ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 30/10/2014. Disponível em: <http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/148806189/apelacao-apl-64182220118260663-sp-0006418-2220118260663>.

BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo. APL: 40006197320138260625 SP 4000619-73.2013.8.26.0625, Relator: Carlos Nunes, Data de Julgamento: 17/11/2015, 31ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 18/11/2015. Disponível em: <http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/262427799/apelacao-apl-40006197320138260625-sp-4000619-7320138260625-inteiro-teor-262427826>.

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

CASTRO, Guilherme Couto de. **A responsabilidade civil objetiva no direito brasileiro**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

COSTA FILHO, Venceslau Tavares. A cláusula geral de responsabilidade civil objetiva do Código Civil de 2002. **Rev. Jurídica: Órgão Nacional de Doutrina, Leg e Crítica Judiciária**. n. 400, v.58, 2011. 65-76.

CUNHA, Sérgio Sérvulo da. Responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores – seguro obrigatório. **Revista dos Tribunais**, n. 447, v. 62, 1973, 24-31.

CURIA, Luiz Roberto, CÉSPEDES, Livia e NICOLLETTI, Juliana. **Vade Mecum Saraiva**. 19 ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

DIAS, José Aguiar. **Da Responsabilidade Civil**. 11 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. Responsabilidade Civil. 28 ed. v. 7. São Paulo: Saraiva, 2014.

FERREIRA, Ademir Canali. A exposição ao perigo como fato gerador da responsabilidade civil objetiva. In: **Revista da AJURIS**, nº 19, Julho/1980. Disponível em <http://livepublish.iob.com.br/ntzajuris/lpext.dll/Infobase/6ce1f/6ce4d/6d17b?f=templates&fn=document-frame.htm&2.0>.

FILHO, Luiz Tavares Pereira. DPVAT: um seguro em evolução. In: **DPVAT: um seguro em evolução. O seguro DPVAT visto por seus administradores e pelos juristas**. Rio de Janeiro: Renovar, 2013.

GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade civil**. v.3. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GIORDANI, José Acir Lessa. **A responsabilidade civil objetiva genérica no Código Civil de 2002**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

\_\_\_\_\_. Responsabilidade Civil Objetiva Genérica no Direito Brasileiro: 100 anos de atraso. In: In: MARTINS, Guilherme Magalhães (Org). **Temas de responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. v.4. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

HIRONAKA, Giselda. **Responsabilidade pressuposta**. São Paulo: Del Rey, 2005.

JOSSERAND, Louis. Evolução da responsabilidade civil. Trad. Raul Lima. **Revista Forense**, v.86, São Paulo, jun. 1941.

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

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres**. São Paulo: Servanda Editora, 2009.

MELO, Nehemias Domingos de. **Da culpa e do risco: como fundamentos da responsabilidade civil**. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2005.

MORAES, Maria Celina Bodin de. Risco, solidariedade e responsabilidade objetiva. **Revista dos Tribunais**, ano 95, v. 854, dezembro de 2006.

MOURA, Caio Roberto Souto de. **Responsabilidade civil e sua evolução em direção ao risco no novo código civil**. Disponível em: [http://www.esmafe.org.br/web/revista/ver02/01\\_artigo\\_resp\\_civil\\_em\\_dir\\_ao\\_risco\\_no\\_novo\\_cod\\_civil.pdf](http://www.esmafe.org.br/web/revista/ver02/01_artigo_resp_civil_em_dir_ao_risco_no_novo_cod_civil.pdf).

Nelson Nery Junior; Rosa Maria de Andrade Nery (Org.). **Doutrinas essenciais: responsabilidade civil: teoria geral**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

NOGUEIRA, Paulo Lúcio. **Delitos do automóvel**. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 1988.

NORONHA, Fernando apud FENAFIEL, Fernando. Evolução histórica e pressupostos da responsabilidade civil. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 111, abr 2013. Disponível em: [http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=13110](http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13110).

PELUSO, Cesar (Org.). **Código Civil Comentado: doutrina e jurisprudência**. São Paulo: Manoel, 2007.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 10 ed. Rio de Janeiro: GZ Editora, 2012.

\_\_\_\_\_. **Instituições de direito civil**. 11ª ed., atualizada por Regis Fitchtner. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

RIZZARDO, Arnaldo. **A reparação nos acidentes de trânsito**. 13 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

SALLES, Raquel Bellini. **A cláusula geral de responsabilidade civil objetiva**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

SANTOS, Júlio Cesar Tricot. **Responsabilidade civil – síntese do instituto e suas tendências no direito contemporâneo: o caso emblemático de assaltos com morte em veículos de transporte coletivo urbano**. 2006. 189 f. Dissertação. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

SCHREIBER, Anderson, **Novos Paradigmas da Responsabilidade Civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2011.

SERRA VIEIRA, Patricia Ribeiro. **A responsabilidade civil objetiva no direito de danos**. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

SILVA, Wilson de Melo da. **Responsabilidade sem culpa**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1974.

\_\_\_\_\_. **Da responsabilidade civil automobilística**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1975.

SOUSA, Mateus Milhomen; CUNHA, Áureo do Brasil. O DPVAT não acompanha mais o Brasil. **Revista Jurídica Consulex**. Brasília, ano XV, nº 357, p.56-57, dezembro. 2011.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil: doutrina e jurisprudência**. 7 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

TARTUCE, Flávio. A cláusula geral de responsabilidade objetiva nos dez anos do código civil de 2002. **Revista Trimestral de Direito Civil**. v. 13, n. 50, p. 93–134, abr./jun., 2012.

TZIRULINK, Ernesto; CAVALCANTI, Flávio de Queiróz Bezerra; PIMENTEL, Ayrton. **O contrato de seguro: de acordo com o novo código civil brasileiro**. 2 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

VALLER, Wladimir. **Responsabilidade civil e criminal nos acidentes automobilísticos**. São Paulo: Julex, 1981, v.1.

VIAS SEGURAS. **Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito**. Disponível em: [http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais).

ZULIANI, Enio Santarelli. Os acidentes de trânsito e o Novo Código Civil. **Revista Síntese de Direito Civil e Processual Civil**, v. 34, p. 40-49, 2005.