



FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIOS DE SERGIPE - FANESE
CURSO DE DIREITO

OSMAR DIAS SANTOS

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ACIDENTE DE TRÂNSITO
AUTOMOBILÍSTICO

ARACAJU

2020

S237r SANTOS, Osmar Dias
Responsabilidade Civil no Acidente de Trânsito Automobilístico / Osmar Dias Santos; Aracaju, 2020. 23p.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe. Coordenação de Direito.

Orientador(a) : Prof. Me. Lucas Cardinali Pacheco.

1. Código de Trânsito 2. Acidentes no Trânsito 3. Responsabilidade Civil 4. Culpa Objetiva.
347.518(813.7)

Elaborada pela bibliotecária Lícia de Oliveira CRB-5/1255

OSMAR DIAS SANTOS

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ACIDENTE DE TRÂNSITO
AUTOMOBILÍSTICO

Monografia apresentada à Coordenação do curso de Direito da FANESE, como requisito parcial e elemento obrigatório para a obtenção do grau de bacharel em Direito, no período de 2020.1.

Aprovado (a) com média: 9.0



Lucas Cardinali Pacheco 1º
Examinador (Orientador)

- dispensado -

Necéssio Adriano Santos
2º Examinador(a)

- dispensado -

Mauricio Ettinger Freitas
3º Examinador(a)

Aracaju (SE), 15 de junho de 2020.

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ACIDENTE DE TRÂNSITO AUTOMOBILÍSTICO*

Osmar Dias Santos

RESUMO

O estudo apresentado tem como objetivo geral analisar a responsabilidade civil no acidente de trânsito automobilístico observando os aspectos relevantes e atuais sobre as teorias da culpa e sua aplicação. Partindo da premissa que, quais as pessoas que têm a responsabilidade e o dever de reparar o dano causado? Levando-se em conta os eventos externos para a concorrência e eventual participação da vítima, com seus reflexos. Serão abordados os casos em que há causas de exclusão da responsabilidade de indenizar. Para isso, foi feita análise de parte do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, lei. 9.503/97), criado com a finalidade de regulamentar todas as relações entre os condutores de veículos automotores, não motorizados e pedestres, impondo penalidades aos descumpridores dela, visando a segurança, o bem-estar dos cidadãos e a proteção a vida. A proposta surgiu após verificar nos índices de acidentes que os condutores não são preparados para conduzir veículos em velocidades e condições adversas as que foram aprovados em seus exames de habilitação, não excluindo suas responsabilidades. Contudo, por vezes é extremamente difícil a vítima comprovar a culpa do condutor, ficando sem o ressarcimento devido. Busca-se com este observar a responsabilidade objetiva, subjetiva e as consequências dos danos causados. A análise do tema permitiu conferir que a responsabilidade civil está evoluindo na medida necessária para acompanhar o desenvolvimento e o progresso da sociedade.

Palavras-chave: Código de Trânsito. Acidentes no Trânsito. Responsabilidade Civil. Culpa Objetiva. Culpa Subjetiva.

*Artigo apresentado à banca examinadora do curso de Direito da Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe, em julho de 2020, como critério parcial e obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Direito. Orientador: Prof. Msc. Lucas Cardinali Pacheco

1 - INTRODUÇÃO

Parece retórico afirmar que muitos são os problemas que as pessoas enfrentam por não possuírem capacidades de conseguir avançar nas questões relacionadas aos acidentes de trânsito, sem saber por onde começar a busca a tão almejada qualidade de vida, ainda mais após um sinistro de trânsito que pode causar prejuízos de toda monta, inclusive a morte de algum condutor, passageiro ou até mesmo do pedestre.

O trânsito passou a ser uma questão de maior relevância, já que afeta a vida das pessoas, principalmente quando se trata de congestionamentos e locomoções indevidas, causando-lhes transtornos. Com a evolução da sociedade, somado ao aumento do poder de compra e o modelo exacerbado de consumo, tendo ainda por base os limitados serviços de transporte público fornecidos pelos municípios Brasil afora; as pessoas passaram a ter como necessidade básica adquirir um veículo automotor. Neste diapasão, a legislação brasileira é firme em regulamentar o trânsito, devendo ser referenciada a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (O Código de Trânsito Brasileiro). Ressaltada a legislação vigente, continuam existindo muitos acontecimentos na esfera dos acidentes e muito pouco é feito para melhor definir as responsabilidades para reparação civil em prol das vítimas.

Alerta ao alto índice de acidentes, a legislação civil de 2002 e o código de processo civil de 2015 trouxeram princípios específicos para garantir o enfrentamento destes problemas, visando consolidar o direito, mormente pelas jurisprudências, que trazem melhor segurança jurídica nessas situações. Assim, a legislação vigente garante nossos direitos, a proteção ao patrimônio e acima de tudo a proteção ao bem maior, que é a vida.

O código civil prevê um capítulo referente ao dano, para aprimorar a apuração dos prejuízos visando uma indenização, já que, só é possível pensar em reparação, após a devida responsabilização, pois, a depender do ocorrido, o agente poderá ser corresponsabilizado, afetando o objeto da pretensão reparatória.

Observando a dinâmica do trânsito brasileiro, em caso de acidente, a quem compete a obrigação de reparar os danos causados? O artigo 186 do código civil explicita o que se refere a ato ilícito. “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (Código Civil, 2002).

Ante ao expressivo número de acidentes de trânsito que ocorrem diariamente. A desobediência ao código de trânsito brasileiro; como a embriaguez ao volante; a falta de

manutenção do veículo; a imprudência do pedestre; a imprudência do condutor; a péssima conservação das estradas, dentre outros desrespeitos a esta lei. Também, com avanço da tecnologia, vão surgindo novas causas, merecendo destaque o grande número de acidentes ocasionados pelo uso de aparelho celular ao volante. Por isso é preciso que a legislação impusesse medidas mais duras de multa e punição, visando inibir a prática deste. O excesso de velocidade tanto nas rodovias como dentro das cidades, contribuem para o crescimento do número destes acidentes, muitas vezes com vítimas fatais ante a extensão dos danos ocasionados pela colisão ou atropelamento. Acontece que, mesmo sem a intenção de provocar um acidente, necessitam ter a consciência de ao conduzir o veículo de forma incorreta, são fortes candidatos a provocarem acidentes dos quais são vítimas e causam vítimas. Por disso, não estarão isentos da responsabilidade. Para isso, o ordenamento jurídico brasileiro utiliza-se da teoria subjetiva em relação aos acidentes de trânsito, mas, em várias ocasiões, se tem abraçado a teoria do risco.

O conceito de culpa previsto pelo legislador pátrio, não tem sido satisfatório para acolher às determinações do avanço, pois, comprovado não haver a culpa do agente causador, fica a vítima sem nenhuma compensação. Por exemplo, alguns Tribunais têm decidido, de acordo com a doutrina que, caso tenha acontecido um acidente em razão de deformidade mecânica no veículo, mesmo o condutor agindo com culpa, prosseguirá em relação à vítima a obrigação de compensar, sobrepondo nesse acaso, a teoria do risco objetivo.

Para enfrentar o problema, será tratando a responsabilidade civil em sentido amplo, explicando-se seu conceito, a responsabilidade civil objetiva e subjetiva e os elementos da responsabilidade, também será abordado o código de trânsito, explicando-se sobre como fiscalizar a conduta dos agentes envolvidos. Passando para a responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico, abordando-se a responsabilidade civil do condutor, do pedestre com base em jurisprudências.

Desta forma, este trabalho visa trazer os conceitos, entendimentos e evolução histórica da responsabilidade civil no trânsito, demonstrando a importância de ser responsabilizado o condutor do veículo, mesmo que não exista culpa reportada a ele, para que não fique a vítima, sem qualquer reparação.

2 - CONCEITO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil, diversamente de outras divisões do ordenamento jurídico, regula em volta das moléstias, das dificuldades da sociedade, ou seja, do método usado em ações ilegítimas, do inadimplemento das obrigações celebradas, crescendo dia-após-dia as probabilidades de prejuízos, nomeadamente os de caráter ético. A responsabilidade civil é uma das que causa noção de moral ética, é a que sujeita o indivíduo às consequências de suas ações por descumprir seu dever é o entende Demarche (2015, p. 12).

Sendo assim, aquele que causar lesão a outra pessoa, direta ou indiretamente, se sujeita às consequências de seus atos pelo descumprimento do seu dever, podendo ser condenado em eventuais indenizações.

2.1 - Responsabilidade Civil

Nos últimos tempos ganhou terreno a chamada teoria do risco, que, sem substituir a teoria da culpa, cobre muitas hipóteses em que o apelo às concepções tradicionais se revela insuficientes para a proteção da vítima. (Neto, 2013)

A responsabilidade objetiva funda-se num princípio de equidade, existente desde o direito romano: aquele que lucra com uma situação que deve responder pelo risco ou pelas desvantagens dela resultantes. Quem auferir os cômodos (ou lucros) deve suportar os incômodos (ou riscos). (Neto, 2013).

O código civil de 2002 mantém o princípio da responsabilidade com base na culpa (art. 927), definindo o ato ilícito no art. 186, *litteris*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

O art. 927 do novo código civil estabelece que aquele que cometer qualquer ato ilícito e causar prejuízo a alguém, será obrigado a reparar o dano, ainda mais adiante revela que haverá a obrigação da reparação, independentemente de culpa, nas especificações em lei, ou, quando a atividade do autor do dano implicar, por sua natureza, risco para a vítima.

Adotou, assim, solução mais avançada e mais rigorosa que a do direito italiano, que lhe serviu de modelo, também acolhendo a teoria do exercício de atividade perigosa e o princípio da responsabilidade independentemente de culpa nos casos especificados em lei, a par da responsabilidade subjetiva como regra geral, não prevendo, porém, a possibilidade de o agente, mediante a inversão do ônus da prova, exonerar-se da responsabilidade se provar que adotou todas as medidas aptas a evitar o dano. (GONÇALVES, 2017, p. 231).

Ainda existe no ordenamento jurídico brasileiro o emprego dos termos “obrigações” e “responsabilidades”, os quais aparentam ter sentido conexo, apesar de apresentarem diferenças. Sendo assim entende-se que a obrigação deve ser exercida de maneira espontânea e, isto não ocorrendo, sucede o descumprimento da obrigação, a partir daí acontece a responsabilidade. Agora se vê a responsabilidade quando aquele que causou o saldo negativo não exerce a sua obrigação de forma natural. Apesar disso, mesmo havendo a conexão entre ambas, uma pode existir sem a outra, como nos casos de obrigação sem responsabilidade.

2.1.1 - Responsabilidade Civil Subjetiva

Sabe-se que a responsabilidade civil subjetiva é essencialmente a norma geral do nosso ordenamento, valendo ressaltar que o atuante repare ou contraponha civilmente, desde que tenha atuado com culpabilidade, por meio do dolo (que é quando o sujeito tem o desígnio de lesar) ou também quando age pela culpa, com um significado mais rigoroso (que é quando ele agiu com negligência, imprudência ou imperícia), então deve haver reprovabilidade ou censurabilidade no comportamento do atuante. Daí, com muita sabedoria, Gonçalves (2017) confirma que a responsabilidade civil do causador se configura se ele agiu com dolo ou culpa. E trata ainda que:

Em face da teoria clássica, a culpa era fundamento da responsabilidade. Esta teoria, também chamada de teoria da culpa, ou “subjetiva”, pressupõe a culpa como fundamento da responsabilidade civil. Em não havendo culpa, não há responsabilidade.

Diz-se, pois, ser “subjetiva” a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Nessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa (Gonçalves 2017, p. 47).

Individualizando a culpa com significado mais rigoroso: a) negligência: se observa quando o agente precisaria fazer alguma coisa, deveria ter produzido um ato em prol de uma atitude que não fez. É um modo de falha, gerando um dano por sua falta de atuação; b) imprudência: o agente não analisa a precaução indispensável, instituindo, com seu comportamento, acidentes; c) imperícia: o dano procede da inobservância de princípios práticos, este acontece quando o condutor comete uma falha no comando do veículo e choca-se com outro. (Demarche, 2015).

Na responsabilidade subjetiva a componente culpa é efetiva a caracterizar a responsabilidade civil, destarte se o comportamento do agente não for espontâneo, nem

acontecer de negligência, imprudência ou imperícia, não se está perante um ato ilícito, logo, não existirá perdas a reparar.

Assim, para o prejudicado ser indenizado é imprescindível provar a culpa, geralmente é oportuno que o autor da demanda, como predito no artigo 333, inciso I do Código de Processo Civil que diz caber o ônus ao autor de provar, se o fato for constitutivo de direito seu (Brasil, 2008).

Contudo, pode-se destacar também a culpa presumida. Que como já foi dito, é de responsabilidade da vítima demonstrar através de fatos quem lhe acarretou o prejuízo. Sabe-se que na maioria das vezes torna-se impossível provar porque a vítima no momento do ocorrido encontra-se impossibilitada de coletar tais provas, por isso que o atuante normalmente acaba abandonando-a, sem a indenização do prejuízo padecido. (Demarche, 2015).

Para haver equidade na obrigação de garantir ao máximo dando guarida a quem sofre o dano é que a lei, para promover a prova de dolo e a ação ilegítima, constitui presunções, sendo assim, presunções que podem ser encaradas como provas em contrário. Gonçalves (2009) explica que:

Nestes casos ocorre a inversão do ônus da prova, melhorando muito a situação da vítima. Esta não terá de provar a culpa psicológica, subjetiva, do agente, que é presumida. Basta a prova da relação de causa e efeito entre o ato por este praticado e o dano experimentado. (GONÇALVES, 2009, p. 303)

Para que se possa observar como tem tratado os julgadores quanto ao que se tem estabelecido a culpa presumida a exemplo de quando o motorista colide na traseira do veículo que segue à sua frente. É o que nos revela este julgado:

Apelação. Responsabilidade Civil. Acidente de Trânsito. Ação de cobrança de franquia e indenização por danos morais. Colisão entre veículo e guincho. Colisão traseira. Sentença de parcial procedência da ação principal e improcedência da reconvenção. Presunção de culpa daquele que colide na parte traseira de outro veículo (art. 29, II, do CTB) não elidida. Prova da excludente de responsabilidade que cabia a ré (art. 373, II, do CPC). Cerceamento de defesa afastado. Ré que se quedou inerte quanto instada a especificar provas. Configurada culpa do condutor do guincho que não guardou distância de segurança. Danos materiais comprovados. Baixo valor da reconvenção. Honorários fixados por equidade que não comportam redução. Sentença mantida. Honorários majorados. RECURSO DESPROVIDO. (TJ-SP - AC: 10049148620198260564 SP 1004914-86.2019.8.26.0564, Relator: L. G. Costa Wagner, Data de Julgamento: 23/03/2020, 34ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 23/03/2020)

Assim, aquele que deixou de observar o seu dever de cautela e colide, é comumente responsabilizado, como acontece nos casos daquele que colidiu na traseira de outro veículo, já que há presunção nesses casos de imprudência, por não ter o condutor observado a distância adequada ou a velocidade compatível para o local. Obsta entender que os tribunais de justiça

dos estados vêm dando resposta ao que se procura analisar nesse artigo, visto que em se tratando de uma colisão traseira a decisão sempre será em desfavor de quem praticou tal ato, é assim que decidiu o Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, veja a seguir.

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL - ACIDENTE DE TRÂNSITO - COLISÃO TRASEIRA - RESPONSABILIDADE. Nos termos da jurisprudência do STJ "aquele que sofreu a batida na traseira de seu automóvel tem em seu favor a presunção de culpa do outro condutor, ante a aparente inobservância do dever de cautela pelo motorista, nos termos do inciso II do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro". Age com culpa o condutor que não observa a redução de velocidade do trânsito em sua frente, não conseguindo evitar, devido à sua velocidade, o choque previsível em veículo à sua dianteira. (TJ-MG - AC: 10074160017401001 MG, Relator: Fernando Caldeira Brant, Data de Julgamento: 04/03/2020, Data de Publicação: 10/03/2020)

Ainda sobre o tema e entendendo que alguns condutores através de seus representantes legais (advogados) acreditam que em uma esfera maior recorrem das decisões nos tribunais, faz-se necessário verificar a posição do STJ quanto ao recurso abaixo:

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO (ART. 544 DO CPC)- AÇÃO INDENIZATÓRIA - ACIDENTE DE TRÂNSITO - COLISÃO TRASEIRA - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE NEGOU PROVIMENTO AO RECURSO. IRRESIGNAÇÃO DO AUTOR. 1. Acidente de trânsito. Abaloamento traseiro na condução de veículos automotores. Aquele que sofreu a batida na traseira de seu veículo tem em seu favor a presunção de culpa do outro condutor, ante a aparente inobservância do dever de cautela pelo motorista, nos termos do inciso II do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro. Precedentes. Tribunal de origem que consignou a falta de atenção do motorista da insurgente. Impossibilidade de revolvimento da matéria fática probatória dos autos. Incidência da Súmula 7/STJ. 2. A alegada afronta ao art. 20, § 4º, do CPC, veiculada nas razões do recurso especial, não pode ser apreciada nesta instância extraordinária no presente caso, tendo em vista que incide, na espécie, o Enunciado n. 282, da Súmula do STF, ante a ausência de prequestionamento, porquanto não teve o competente juízo de valor aferido, nem interpretada ou a sua aplicabilidade afastada ao caso concreto pelo Tribunal de origem. 3. Agravo regimental desprovido. (STJ - AgRg no AREsp: 572430 SP 2014/0193493-0, Relator: Ministro MARCO BUZZI, Data de Julgamento: 16/04/2015, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 23/04/2015)

Com efeito, na responsabilidade civil subjetiva o componente culpa é efetivo a caracterizar a responsabilidade civil, destarte se o comportamento do agente não for espontâneo, nem acontecer de negligência, imprudência ou imperícia, não se está perante um ato ilícito, logo, não existirá perdas a reparar.

2.1.2 – Responsabilidade Civil Objetiva

Quando se trata de responsabilidade civil objetiva, também se trata da teoria da culpa objetiva ou teoria do risco, verificando que o código civil de 2002 consagrou a responsabilidade objetiva em seu artigo 927, parágrafo único, *in fine*:

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 (BRASIL, 2008, p. 246).

Desnecessário é provar a culpa na teoria objetiva. Justamente porque ainda está na conta do agente gerador a ação ou omissão, o dano (prejuízo) e o nexo de causalidade. Nos artigos 932 e 933 do mesmo código são feitas alusões a determinadas pessoas, como os pais, os docentes, os empregadores, a quem compete à guarda, estes são presumidamente culpados, então, se ocorrido algum fato lesivo (Brasil) 2008, temos a presunção absoluta.

Então, tornar-se-á inadmissível qualquer ator apresentar prova isentando-se da prática do ato culposo; sua explicação estará limitada às causas de excludentes de responsabilidade: culpa exclusiva da vítima, caso fortuito e força maior.

Azevedo destacar a brilhante sobre culpa concorrente “Quando presente à responsabilidade objetiva, não cabe o uso do termo culpa concorrente” (2008, p. 64).

Ainda a respeito da responsabilidade civil objetiva pode-se comentar sobre a teoria do risco proveito. Nesta, se aceita que o risco procede de uma prestação vantajosa e consiste em dizer que o agente retira um proveito do risco instituído, como acontece com os riscos de um produto, catalogados com a responsabilidade objetiva decorrentes do Código de Defesa do Consumidor. (Demarche, 2015, p. 31).

No caso específico, verifica-se que a jurisprudência recente entende pela responsabilização do transportador que é objetiva porque assume também o resultado por danos materiais e morais ocasionados por fatos ocorridos, não havendo como contemplar a tese de caso fortuito ou força maior, evidenciando assim, que é objetiva sua responsabilidade.

2.2 ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Não há na doutrina uma unanimidade quando se trata de distinguir quais são os elementos estruturais da responsabilidade civil. Esperdião e Borba observam que “A responsabilidade decorrente de ato ilícito baseia-se na ideia de culpa do agente, a responsabilidade sem culpa

funde-se no risco, em alta na atualidade principalmente ante a insuficiência da culpa para solucionar todos os danos”. (2016, p. 5).

2.2.1 – Ação e Omissão – Conduta do Agente

Há um entendimento abrangente de que a copropriedade, pela norma, não responde pelo roubo ou furto, nos espaços internos, uma vez que não existe por objeto do próprio, ou de seus prepostos, a obrigação judiciária de impedir o ilegítimo. Existirá responsabilidade civil por uma ação conveniente, respondendo o atuante com sua fazenda, de acordo com o artigo 942, “caput” do Código Civil: “Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação”.

Assim diz o regulamento, que deve responder por ato próprio, porém, também pode o atuante responder por ato de terceiro, como traz o artigo 932 do código civil:

São também responsáveis pela reparação civil: I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia; II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições; III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçal e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele; IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos; V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia (Brasil, 2008).

Observando no comportamento humano que pode determinar a ilicitude e a obrigação de recompensar, também pode a pessoaserresponsabilizada por prejuízos que não foram provocados por ela, no significado direto, de acordo com o artigo e seus incisos supracitados. Permanecendo vivo também que, na envergadura do procedimento precisa encontrar a injuridicidade. Destaca-se também que a responsabilidade do agente pode aparecer da própria ação ou de terceiros (tutelado, curatelado, empregado, etc.), de coisas e animais sob seu encargo.

2.2.2 – Culpa ou Dolo do Agente

Esta culpa abrange a ciência de falha de comportamento, que confronta com o procedimento do gerador do prejuízo se é normal aos moldes do homem mediano ou consiste em dizer que foi imprudente, negligente, ou emanou de imperícia. O ato ou omissão do atuante precisa ser doloso ou culposo para tentar a obrigação de indenizar. O ato ilícito,

quando decorrente da culpa do atuante, no entendimento do ordenamento jurídico brasileiro é que tem o dever de indenizar, ressarcir, etc. É o que revela Diniz (2011, p. 57).

Ainda assim, Rizzardo qualifica “O ato ilícito decorrente da conduta antissocial do indivíduo, manifestada intencionalmente ou não, bem como por comissão ou omissão, ou apenas por descuido ou imprudência”(2014, p. 22).

Na ocasião, o atuante não pretendia causar estrago a vítima, porém sua atuação foi negligente, imprudente ou obrou com imperícia, determinando prejuízo.

Pode-se dizer que a culpa deverá ser evidenciada pela vítima. Tendo em vista de que esta prova quase sempre é muito difícil de concretizar, havendo casos que chega a ser impossível, deixando em vários momentos a vítima sem ser ressarcida do prejuízo, por isso que em muitos eventos, refere-se que se haja a inversão do ônus da prova, e responsabilização objetiva.

Então, observando o quanto Demarche foi esplendoroso em sua colocação sobre culpa *latu e stricto sensu* que diz: “Hoje em dia, quando se fala em responsabilidade com ou sem culpa, devesse considerar a culpa em sentido amplo ou a culpa genérica (culpa *latu sensu*), caracterizada pelo dolo e a culpa estrita (culpa *stricto sensu*)” (2015, p. 15).

Sendo assim, pode-se dizer que a culpa se dá quando acontece a inexecução de uma obrigação que o atuante devia admitir ter cometido tal ato. Entende-se que o atuante precisa apresentar envergadura de juízo e ser determinado, significa que, caso exista prejuízo este responde.

Desta forma, a conduta e o dever de atenção do agente são determinantes para se apurar a responsabilidade e sua extensão, e uma vez verificada a conduta que afronte um preceito normativo, surgirá o dever de indenizar.

2.2.3 – Relação de Causalidade

A relação de causalidade, que pode ser também chamada de nexo causal, surge para estabelecer a analogia de causa e efeito entre o comportamento doloso ou a precipitação nomeada e o prejuízo padecido por alguma pessoa, ou seja, a relação de causalidade é a conexão, o ajuntamento ou a afinidade de causa e efeito entre o comportamento e a consequência. (DINIZ, 2011).

Sendo assim, para que possa ficar bem sedimentado o nexos, Diniz esclarece que “Tal nexos representa, portanto, uma relação necessária entre o evento danoso e a ação que o produziu, de tal sorte que esta é considerada como sua causa” (2011, p. 127).

Em se tratando de caso fortuito ou força maior, não existente a relação de causa e efeito entre a atitude do atuante e a consequência danosa, contudo, ambos são institutos excludentes do nexos causal, por tanto, isento do dever de ressarcir.

Seguindo este conceito, quando o dano acontece por responsabilidade da vítima, ou seja, se a vítima foi a causadora do fato, por que outra pessoa tem que indenizar se está diante de um nexos de causalidade?

Neste contexto, verificam-se somente duas teorias do nexos de causalidade: A teoria da equivalência das condições que é apresentada pelo código penal em seu artigo 13, a saber: “O resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido”. Dessa forma, fica exemplificado que não há distinção de motivo, espécie ou momento, ou seja, tudo o que convergir para o episódio, precisará ser determinado como nexos causal. Destarte, nisto que não existe a obrigação de ressarcir.

2.2.4 – O Dano

O dano pode ser material ou moral, contudo sem prova manifesta de prejuízo não se pode culpar nenhuma pessoa. Neste diapasão, pode-se dizer que o dano sendo caracterizado, o agente terá o dever de ressarcir o prejuízo por ele cometido à vítima. Assim destaca Diniz “o primordial efeito da responsabilidade civil é a reparação do dano, que o ordenamento jurídico impõe ao agente. A responsabilidade civil tem, essencialmente, uma função reparatória ou indenizatória” (2011, p. 149).

3 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

A lei 9.503 de 1997, que leva o nome de código de trânsito brasileiro, foi sancionada para entrar em vigor no dia 22 de janeiro de 1998, veio para colocar regras nas relações entre os condutores de veículos automotores, não motorizados, condução de transportes escolares, os crimes de trânsito, ciclistas e pedestres.

As palavras de Silva resumem muito bem o código de trânsito brasileiro:

O CTB é aplicado nas vias terrestres abertas à circulação. De qualquer natureza, ou seja, qualquer tipo de trânsito (regular ou irregular) seja de pessoas ou animais, de automóveis, caminhões, etc. Em regra, o CTB se remete às vias públicas, local onde poderão ser aplicadas as normas do CTB, inclusive quanto à sua fiscalização de trânsito por parte do poder público. No entanto, existem algumas exceções que o próprio CTB poderá ser aplicado em vias particulares, como as vias de trânsito internas de estacionamento de porto organizado, mediante o instituto do convênio com a interveniência dos Estados e Municípios – Art. 7º-A do CTB, nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas, Art. 2º, §único c/c Art. 51 do CTB e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. Silva (2019, p. 26).

Em relação aos veículos o CTB, no artigo 96, traz um rol taxativo daqueles que são meditados e submissos à lei de trânsito. Trata também dos órgãos de trânsito competidos de orientar, fiscalizar e aplicar as medidas repressivas. Delibera as infrações de trânsito como também as penalidades que devem ser aplicadas em cada infração.

Contudo, é preciso entender qual o verdadeiro intuito da criação do código de trânsito brasileiro em vigência, ele é um código de paz, pois, traz no seu bojo capítulos simpáticos e direcionados a cada conjunto de pessoas dentro do ordenamento, mas sempre visando direitos e deveres para cada um. Visto isso, destaque-se que o homem é o maior motivo da preocupação deste código, o veículo e a via estão protegidos, tendo em vista que ele aborda toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto a todos.

Toda vez que um regulamento é quebrado, tendem a aparecer vários questionamentos que adicionados ao alvoroço social, somados à apelação populacional, contornam a atenção do direito penal.

4 - RESPONSABILIDADE CIVIL NO ACIDENTE DE TRÂNSITO AUTOMOBILÍSTICO

Acidentes de trânsito são cada vez mais corriqueiros nas vias brasileiras, é comum existir nas famílias alguém que já tenha se envolvido em algum acidente automobilístico ou conheça alguém que já teve envolvimento em algum acidente. Deste modo, analisando os aspectos dos acidentes de trânsito ocorridos, observando a importância da responsabilidade civil do Estado, sobreposta ao acidente de trânsito e como o ordenamento jurídico pode contribuir para perfeita aplicação das penas nas infrações de trânsito.

A responsabilidade civil do Estado, ainda, não foi suficientemente difundida na sociedade brasileira, pois, muitas vezes, o particular sofre o dano, mas devido à falta de informação, morosidade do judiciário e outras variantes não tem esse dano

reparado, por isso cabe aos operadores do Direito divulgar e discutir a responsabilidade civil do Estado (Souza, 2008, p. 2).

O novo código de trânsito, disciplinado conforme as regras trazidas pelas regulamentações dos órgãos de trânsito, disciplina em sentido amplo toda a questão da responsabilidade administrativa, penal e civil do condutor.

A combinação civil do artigo 74 da Lei 9.099/95 homologada pelo Juízo responsável pelo julgamento de crimes de menor potencial ofensivo apresenta ânimo de título executivo, a ser ordenado pelo Ministério Público. Em não havendo um acordo entre causador e vítima, pode ser oferecida a transação penal através do Ministério Público, quando cumpridos os requisitos do art. 76, §2º, da Lei 9.099/95, que prevê a aplicação de multa, valor que reverte em favor da vítima (art. 297, *caput*, do CTB). “A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime”.

Entende-se que a conciliação do dano material poderá ter valor inferior ou igual ao estrago patrimonial conhecido, porém, de todas as maneiras, significa que será deduzido na Ação Cível procurada pela vítima, que poderá até nem vir a existir.

Prontamente, a multa se apresenta com um duplo caráter: de pena criminal e com sanção civil. Esta multa prevista no tipo penal também será revertida em favor da vítima. Logo, a vítima não terá como ver um processo criminal ser encerrado sem qualquer reparação em seu favor, pois tão-somente nos artigos 302 (homicídio culposo) do CTB “Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”. E 303 (lesão corporal culposa) do CTB “Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor”.

Em compêndio, o prejudicado só poderá ajuizar a adequada ação reparatória na competência cível se não houver acordo entre as partes ou então quando existir nos casos dos artigos 302 (homicídio culposo) e 303 (lesão corporal culposa) do CTB. Porque de outra forma não haverá tal possibilidade no juízo criminal. No caso de homicídio e lesão corporal o Código Civil Brasileiro, através dos artigos 948 e 949 (BRASIL 2008, p. 248/249) estabelecem:

Art. 948. No caso de homicídio, a indenização consiste, sem excluir outras reparações:

I – no pagamento das despesas com o tratamento da vítima, seu funeral e o luto da família;

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

Art. 949. No caso de lesão ou outra ofensa à saúde, o ofensor indenizará o ofendido das despesas do tratamento e dos lucros cessantes até ao fim da convalescença, além de algum outro prejuízo que o ofendido prove haver sofrido.

Nesse cingir, vale citar Rizzardo que expõe “Não só os atos ilícitos são fonte de indenização. Há a responsabilidade objetiva ou decorrente do risco instituída por leis especiais, onde não se questiona a respeito da licitude ou ilicitude do evento que desencadeia o dano” (2014, p. 51).

Ver-se que há uma independência da responsabilidade civil em relação a criminal e estas se apresentam quando há discussão em torno da existência do fato ou quem seja o seu autor, tudo exposto no art. 935 do Código Civil Brasileiro, (BRASIL, 2008, p. 247).

4.1. – Responsabilidade Civil do Condutor

O novo Código de Trânsito Brasileiro de 1997 a partir do ano 2000 em diante, se averiguou que além do aumento da frota teve um aumento gradativo dos índices de acidentes.

Está manifesto que o aumento gradativo não se deve exclusivamente às diferentes formas de desempenho dos condutores. Vale a pena lembrar que os acidentes também são causados por conta das más condições das vias terrestres(Oliveira/Sartori, 2012, p. 95).

Contudo, hoje se verifica uma ampla dificuldade alusiva ao trânsito, aonde se tem visto algumas pessoas morrendo e outras lesionadas (seja temporariamente, seja permanentemente). A maioria dos episódios estão relacionados com a má dirigibilidade do condutor, devido a sua indisciplina aos regulamentos ou deficiência de acomodação psicofísica para dirigir o veículo, ao tempo que esteja também envolvido em circunstâncias de inquietação habitual, completam por se envolver em acidentes (Oliveira/Sartori, 2012, p. 95).

Tendo em vista, que algumas soluções em respeito às vias sejam demandadas do poder público, também deve exigir do Direito uma satisfação pronta àquele que foi acidentado durante o exercício do seu direito de ir e vir. Com efeito, cabe ao causador do acidente reparar a vítima pelos danos sofridos. Tal é a interpretação literal do artigo. 927 do Código Civil Brasileiro.

Nos termos de que está se tratando o assunto, tende-se a perceber que não é satisfatória só a prova do acontecimento, mas é cogente que permaneça corroborada nos autos, de modo

induidoso e intenso a autoria do prejuízo. Se não houver um laudo pericial, tem que haver a prova testemunhal para que seja admissível a comprovação do fato, como também perceber o autor do dano. Estas provas devem ser bem contundentes e a testemunhal não deve ser frágil, nem ter dúvida, para que a vítima logre êxito na empreitada. Diniz (2011, p. 590).

Enquanto os processos se alongam, as vítimas do acidente, seus familiares e dependentes, aguardam ansiosamente seu desfecho, que muitas vezes, só vem depois de longos anos. Em razão disto, com vistas à celeridade dos casos, não é novidade a utilização da tese da responsabilização solidária do proprietário do veículo que o cede a terceiro e este causa o acidente, é com o intuito de entendermos o que está sendo exposto que vamos observar este julgado.

APELAÇÃO. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ILEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. PROPRIETÁRIO VEÍCULO. CONDUTOR. CERCEAMENTO DE DEFESA. PROVA TESTEMUNHAL. DANO. MATERIAL. RAZOABILIDADE. ORÇAMENTOS. I - O proprietário do veículo responde solidariamente pelos prejuízos decorrentes de acidente de trânsito causado pelo condutor. Rejeitada a preliminar de ilegitimidade passiva. II - As fotografias juntadas pela apelada-autora são suficientes para comprovar que a condutora do veículo de propriedade do apelante-réu causou o sinistro descrito nos autos. O apelante-réu, intimado, não manifestou interesse na produção de provas. Rejeitada preliminar de cerceamento de defesa. III - O apelante-réu alega que o dano é irrisório, no entanto deixou de produzir prova de que os valores constantes dos três orçamentos anexados pela apelante-autora seriam desarrazoados, art. 373, inc. II, do CPC. IV - Apelação desprovida. (TJ-DF 07058765620198070001 DF 0705876-56.2019.8.07.0001, Relator: VERA ANDRIGHI, Data de Julgamento: 30/10/2019, 6ª Turma Cível, Data de Publicação: Publicado no DJE : 06/11/2019 . Pág.: Sem Página Cadastrada.)

Não obstante a todos os fatos, ainda têm-se a dizer que, quem de alguma forma coloca seu veículo em circulação, está assumindo todos os acontecimentos que advierem deste, visto que é o que se descreve.

“Os acidentes, inclusive determinados pela imprudência de outros motoristas, ou por defeitos da própria máquina, são fatos previsíveis e representam um risco que o condutor de automóvel assume pela só utilização da coisa, não podendo servir de pretexto, nem de fundamento jurídico, para eximir o autor do dano do dever de indenizar”. (Rizzardo, 2014, p. 110).

4.2 – Responsabilidade Civil do Pedestre.

Sabe-se que o país é um dos maiores recordistas em acidentes de trânsito, porém, nossa legislação prevê punições aos pedestres desatentos para com suas condutas nas vias, além de como se deve respeitar a sua condição de pedestre. Observa-se que a população pedestre vive uma cena de guerra com os ciclistas e motociclistas, veem sofrendo muitos

acidentes de trânsito também por conta da falta de atenção, negligência ao atravessar as ruas, avenidas e até mesmo às rodovias de todo país.

Entretanto, é desconhecido por muitos pedestres que o Código de Trânsito Brasileiro prevê punição para aqueles que desrespeitam-nas, como se pode ver no art. 254 do CTB.

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Haja vista todos os danos, os pedestres desatentos nas vias também são causadores de muitos destes, vamos verificar este julgado para que possamos entender como pensa o judiciário quanto à matéria:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO. CULPA EXCLUSIVA DO PEDESTRE. Emergindo da prova carreada aos autos a culpa exclusiva do pedestre, não há falar em dever de indenizar da ré. Sentença de improcedência mantida. APELO DESPROVIDO. UNÂNIME. (Apelação Cível Nº 70074377037, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Pedro Luiz Pozza, Julgado em 12/12/2017). (TJ-RS - AC: 70074377037 RS, Relator: Pedro Luiz Pozza, Data de Julgamento: 12/12/2017, Décima Segunda Câmara Cível, Data de Publicação: Diário da Justiça do dia 14/12/2017)

Daí, deve se levar em conta que os atores do trânsito (pedestres) também são responsáveis pelos acidentes, e, ficam impunes (sem a cobrança) das responsabilidades civis em relação ao mesmo. Tendo em vista que eles esquecem que estão em uma via e acabam sendo colhidos. Gagliano e Filho relatam “Entretanto, o lado negro deste incremento tecnológico, tão importante para o bem-estar dos homens de hoje, foi o aumento do risco e, conseqüentemente, o agravamento das situações de dano, inseridas no campo da responsabilidade aquiliana” (2010, p. 327).

4.3 – Responsabilidade Civil do Ciclista.

O ciclista, assim como todos os atores que atuam diariamente no cenário do trânsito, faz parte do sistema, e têm seus direitos e deveres asseverados pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, haja vista que esta classe (os ciclistas) tem crescido muito nos últimos anos, visto que, devem ficar mais atentos ao transitar pelas vias. Lembrando que também podem ser responsabilizados por acidentes de trânsito onde sua conduta seja a causadora do acidente e trazendo prejuízo tanto a outro ciclista como a qualquer outro personagem do trânsito.

Todos os dias, são registrados vários acidentes de trânsito envolvendo os ciclistas e um dos motivos dentre muitos existentes é a falta de atenção, a pressa para chegar a algum lugar e o mais corriqueiro que é a imprudência, ocasionado pelo desrespeito às leis de trânsito.

Sendo assim, Rizzardo explica “Com o código de 2002 ficou em parte regulada a matéria no art. 944 e em seu parágrafo único, colocando como norte da indenização a extensão do dano, mas assegurando a redução se manifesta a desproporção entre a gravidade da culpa e o dano” (2014, p. 56).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo trouxe uma visão geral de assuntos ligados ao tema de acidente automobilístico, sem querer exaurir quaisquer deles, mas trazendo uma posição que abrange a responsabilidade dos que estão envolvidos no cenário do trânsito, seja como os condutores de veículos automotores, pedestres, ciclistas, motociclistas, sobre o viés trazido pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB (lei 9.503/1997), demonstrando que a doutrina e a jurisprudência ainda se controvertem em relação aos aspectos mais contemporâneos da responsabilidade civil nos casos de acidentes de trânsito automobilístico.

Pode-se observar com a leitura do escrito, os pressupostos para confirmação da culpa e encontrar os caminhos para determinação se haverá ou não direito a indenização, bem como do seu quantum tendo por base o que disciplinam as regras estabelecidas no Código Civil, associadas aos artigos do Código de Trânsito Brasileiro, podendo inclusive acontecer o envolvimento de situações que envolvam o viés penal, sempre com base na doutrina e algumas jurisprudências pertinentes.

Conforme levantamento exposto neste trabalho é possível identificar que os acidentes de trânsito, em relação à responsabilidade civil, são um problema social, quando se espera que

os Tribunais atentem para os fatos sociais que submergem da vida humana, incumbindo à legislação, à doutrina e aos Tribunais a empreitada de desenvolver e aplicar as normas adequadamente para resolução destas subversões de trânsito, tendo em vista que é presumível examinar a velocidade com que o objeto tem se harmonizado à realidade atual, que revela um acrescentamento significativo no algarismo de acidentes abrangendo veículos automotores.

Considerando que a norma exclusiva para o atual tema é o CTB, responsável por ater as regras que disciplinam as metodologias catalogadas ao trânsito, dentre elas estão o controle nos limites de velocidade, habilitação para dirigir, normas de circulação e conduta, para citar algumas, mas, não regulamenta a demanda que compreenda a responsabilidade civil.

Portanto, consiste a lei, em particular, as declarações gerais previstas nos artigos 186 e 927 do Código Civil de 2002, que instituem os pareceres da responsabilidade civil quanto ao acidente de trânsito automobilístico, advertidas as conjecturas exclusivas, não oponentes à responsabilização nos domínios criminal e administrativa.

Alusivo ao ocasionador do prejuízo, responde por ação e por omissão, ou seja, de acordo com a lei, sendo tão-somente culpada aquela pessoa que empreende o ilícito, permanecendo excluído o terceiro, a não ser que exista previsão legal como o rol do artigo 932 do Código Civil. De acordo com a regra geral, quem pode propor a ação inicialmente é a vítima do acidente automobilístico, bem como seus parentes no caso de morte dele, sendo esta proposição umas das poucas relacionadas ao dano indireto consagrado no direito civil.

A heterogeneidade dos eventos provenientes de acidentes de trânsito automobilístico pressionou a doutrina e jurisprudência a uma multiplicidade de recursos legais. Significa dizer que, em um acidente de trânsito, não sendo importante o tamanho do prejuízo a que este venha oferecer, resta saber que tal evento abrirá uma série de episódios jurídicos que desenvolvem uma teia de consequências legais e sociais que podem se interligar, em um único caso, todos os atores num só processo.

O problema mais difícil continua sendo a dificuldade de produção da prova da culpa e da expansão do dano, o que termina consolidando uma série de injustiças por não punir os responsáveis. Nesse assunto, tende-se a levar em consideração o nível da culpa ou a existência de dolo no comportamento do atuante, apoiado no tipo do prejuízo e sua magnitude, se prejuízo material, moral ou estético e a valoração apropriada, o que, frequentemente se constata a precisão de prova pericial em determinada coisa ou pessoa. Sem esta instrução probatória, e consideradas as deficiências estruturais dos órgãos de fiscalização do Estado, até mesmo em oferecer infraestrutura adequada, terminam-se por permitir a impunidade civil,

sem considerar as outras, em diversos casos de acidente automobilístico que, sem a devida proteção estatal, terminal se multiplicando numericamente.

Deste modo, em relação à responsabilidade civil no acidente de trânsito automobilístico, o Direito acolhe às particularidades do caso palpável, pois, com alicerce na legislação, apostilada pela doutrina e jurisprudência, mesmo com suas evoluções, ainda traz dúvidas e dissenso, que demonstram que o Estado ainda é pouco eficaz em evitar e também em dirimir os tumultos acarretados pelos sinistros, de forma a outorgar aos jurisdicionados a devida prestação jurídica tem sido falha, resultando em aumento no número de acidentes, ausência de indenizações adequadas e até mesmo em mais mortes.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Código Civil. **Livro: Código Civil Brasileiro e Legislação Correlata** – 2ª Edição – Brasília – 2008.

Código de Trânsito Brasileiro– CTB Digital. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/>. Acesso em: 24 de abril de 2020.

DEMARCHE, Charles Fabiano. TCC: **Responsabilidade Civil em Acidente de Trânsito**. Disponível em: <https://tcconline.utp.br/media/tcc/2015/09/RESPONSABILIDADE-CIVIL-EM-ACIDENTE-DE-TRANSITO.pdf>. Acesso em 04 de abril de 2020.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro, volume 7: Responsabilidade Civil / Maria Helena Diniz** – 25ª edição – São Paulo: Saraiva, 2011.

ESPERDIÃO, Elci Aparecida e **BORBA**, Ana Paula de Almeida de. Artigo: **Responsabilidade Civil em Acidentes de Trânsito Quando o Condutor é Aluno de Centro de Formação de Condutores**. Disponível em: <http://www.domalberto.edu.br/wp-content/uploads/2016/02/RESPONSABILIDADE-CIVIL-EM-ACIDENTES-DE-TRANSITO-QUANDO-O.pdf>. Acesso em 04 de abril de 2020.

GAGLIANO, Pablo Stolze; **PAMPLONA FILHO**, Rodolfo. **Novo curso de direito civil, v. 3: responsabilidade civil**. Saraiva Educação SA, 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro, volume 4 : Responsabilidade Civil / Carlos Roberto Gonçalves**. – 12. ed. – São Paulo : Saraiva, 2017.

NETO, Osmar Carta. TCC: **Responsabilidade Civil do Estado em Acidentes de Trânsito em Rodovias**. Disponível em: <https://tcconline.utp.br/wp-content/uploads/2014/02/RESPONSABILIDADE-CIVIL-DO-ESTADO-EM-ACIDENTES-DE-TRANSITO-EM-RODIVIAS.pdf>. Acesso em 12 de abril de 2020.

OLIVEIRA, Maria Gabriela Sartorelli, **SARTORI**, Marcelo Vanzella. Artigo: **Responsabilidade Civil em acidentes de trânsito e a possibilidade de aplicação da teoria**

do risco em prol da vítima. Disponível em: [file:///C:/Users/14115171/Downloads/32-87-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/14115171/Downloads/32-87-1-PB%20(1).pdf). Acesso em: 22 de março de 2020.

RIZZARDO, Arnaldo. Livro: **A Reparação nos Acidentes de Trânsito.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. 13ª Edição Revisada e Atualizada.

SILVA, Fábio Guimarães Sobreira da. Código de Trânsito Brasileiro/Fábio Guimarães Sobreira da Silva – 4ª Edição – Cascavel, PR; Editora do Autor, 2019.

SILVA, Claudiane da Costa. Artigo: **Responsabilidade por Dano Causado por Veículo Dirigido por Terceiro.** Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/58174/responsabilidade-por-dano-causado-por-veiculo-dirigido-por-terceiro>. Acesso em 04 de abril de 2020.

SOUZA, Rosenilda Santos Silva Louzada de. Artigo: **Os Acidentes de trânsito e a Responsabilidade Civil do Estado.** Disponível em: <http://www.oabcampos.org.br/artigo.php?id=17>. Acesso em: abril de 2020.