



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
MONOGRAFIA JURÍDICA

**ACIDENTES DE TRÂNSITO
IMPLICAÇÕES JURÍDICAS E AS RESPONSABILIDADES DO CONDUTOR**

ORIENTANDO: AUGUSTO CÉSAR DE SOUZA PINHEIRO FILHO
ORIENTADORA: PROFA. ME. LARISSA JUNQUEIRA REIS BAREATO

GOIÂNIA-GO
2025

AUGUSTO CÉSAR DE SOUZA PINHEIRO FILHO

**ACIDENTES DE TRÂNSITO
IMPLICAÇÕES JURÍDICAS E AS RESPONSABILIDADES DO CONDUTOR**

Monografia jurídica apresentada à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito, Negócios e Comunicação da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC GOIÁS),

Professora Orientadora: Me. Larissa Junqueira Reis Bareato

GOIÂNIA-GO

2025

ACIDENTES DE TRÂNSITO
IMPLICAÇÕES JURÍDICAS E AS RESPONSABILIDADES DO CONDUTOR

Data da Defesa: 28 de 05 de 2025

BANCA EXAMINADORA:

Orientadora: Profa. Me. Larissa Junqueira Reis Bareato.	Nota
---	------

Examinador Convidado: Prof. Me. Marcelo Bareato	Nota
---	------

DEDICATÓRIA

Com a minha eterna gratidão, dedico esta monografia àqueles que, através de seu apoio e incentivo, me fortaleceram para concluir esse projeto. Cada página presente é um testemunho da confiança que me depositaram.

Dedico igualmente este trabalho à memória do meu pai, este que marcou minha infância e cuja perda deixou uma saudade eterna. Sua ausência é uma realidade, mas seu legado me inspira e orienta em cada passo.

AGRADECIMENTOS

Por fim, gostaria de expressar minha profunda gratidão a orientadora, pela sua paciência e atenção. Agradeço também à minha família e amigos pelo apoio incondicional durante todo este processo.

EPIGRAFE

“Inteligência sem ambição é um pássaro sem asas”

– Salvador Dali (1904-1989)

SUMÁRIO

RESUMO.....	09
INTRODUÇÃO.....	10
1. UMA ANÁLISE SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	10
1.1. ASPECTOS GERAIS SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	10
1.2. O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	12
1.3. A RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR PERANTE A VÍTIMA, CONFORME PREVISTO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.....	13
2. NORMAS LEGAIS PARA OS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	15
2.1. A APLICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	15
2.1.1. O Direito Positivado.....	15
2.1.2. Acerca da Responsabilidade Objetiva, Culpa objetiva ou Teoria do Risco.....	16
2.1.3. Ao que Concerne a Responsabilidade Subjetiva.....	17
2.1.4. Os Fundamentos Necessários para Imputar a Responsabilidade.....	18
2.1.5. A Reparação do Dano Material, Características e Valores.....	21
2.1.6. Sobre o Dano Moral, Psicológico e suas Consequências Posteriores.....	24
2.1.7. Em Referência ao Dano Estético.....	25
2.1.8. Das particulares Excludentes e Atenuantes nos Acidentes de Trânsito.....	26
3. A RESPONSABILIDADE PENAL E SUA APLICABILIDADE.....	29
3.1. DOLO E CULPA DO CONDUTOR.....	29
3.1.1 Sobre o Dolo.....	29
3.1.2 Em relação a Culpa.....	31
3.2. A DIFERENÇA ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE	32
3.3. IMPLICAÇÕES JURÍDICAS NO CTB E CPB, E SUAS PARTICULARIDADES NO TRÂNSITO.....	35
3.3.1 Aos demais crimes do CTB envolvendo o perigo de dano abstrato.....	37
4. UMA VISÃO DA REALIDADE BRASILEIRA.....	38
4.1 UMA ANÁLISE CONCRETA DAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE CULMINAM EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	38
4.2 MÉTODOS E AÇÕES POSSÍVEIS PARA ATINGIR UMA EFICIENTE PREVENÇÃO.....	44
5. CONCLUSÃO.....	45
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	47

ACIDENTES DE TRÂNSITO IMPLICAÇÕES JURÍDICAS E AS RESPONSABILIDADES DO CONDUTOR

Augusto César de Souza Pinheiro Filho¹

RESUMO

O presente estudo dedicou-se a explorar a complexa relação jurídica que permeia os acidentes de trânsito, investigando a interação entre as esferas penal e civil. Inicialmente, buscou-se contextualizar o cenário alarmante dos acidentes no Brasil, delineando o arcabouço legal que os disciplina. Em seguida, aprofundou-se nos fundamentos e institutos do direito civil, examinando a responsabilidade do condutor e o dever de reparar o dano causado à vítima. Em seguida, o foco se voltou para a seara penal, abordando a distinção crucial entre dolo e culpa na conduta do agente, bem como os tipos penais que incidem sobre os eventos de trânsito. Assim como, buscou entender por que as tragédias envolvendo os sinistros se tornaram tão comuns em nosso país.

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito; Sinistro; Responsabilidade Civil; Responsabilidade Penal; Motorista; Dolo. Culpa; Dano; Vítima; Condutor.

¹Acadêmico curso de Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUCGO; E-mail: augustocspfilho@gmail.com

ABSTRACT

This study explored the complex legal relationship that permeates traffic accidents, investigating the interaction between the criminal and civil spheres. Initially, it sought to contextualize the alarming scenario of accidents in Brazil, outlining the legal framework that governs them. It then delved into the foundations and institutes of civil law, examining the driver's liability and the duty to repair the damage caused to the victim. Next, the focus turned to the criminal sphere, addressing the crucial distinction between intent and fault in the agent's conduct, as well as the criminal types that apply to traffic events. It also sought to understand why tragedies involving accidents have become so common in our country.

Keywords: Traffic Accidents; Accident; Civil Liability; Criminal Liability; Driver; Intent. Fault; Damage; Victim; Driver.

INTRODUÇÃO

O trânsito se tornou um elemento essencial para a vida moderna, infelizmente, palco para centenas de tragédias. Os acidentes de trânsito cresceram ao ponto de se tornarem comuns em nosso dia a dia, esse problema social, transcende de apenas dano material pois, atinge a integridade física e, a vida os envolvidos no sinistro.

Por meio de uma abordagem teórica e prática, busca-se, assim, facilitar a compreensão e entendimento sobre a relação de responsabilidade que é estabelecida entre o condutor causador do acidente e a vítima. Assim como, por intermédio de uma metodologia envolvendo o método dedutivo e a pesquisa bibliográfica, explorou-se também fundamentos legais, jurisprudências, doutrinas e sites digitais, com intuito de delinear a forma como o ordenamento jurídico lida com as questões envolvendo os acidentes de trânsito e como a sociedade reage a essas leis.

Ademais, o referencial teórico é fundamentado em autores como Funicello, Diniz Tartuce, Mascarenhas e Fuga, que explicam os elementos essenciais para a configuração das responsabilidades. A problemática central gira em torno da efetividade das medidas jurídicas como instrumentos de prevenção e segurança viária, e a hipótese levantada é que tais implicações têm papel preventivo e conscientizador.

Pois, a compreensão da dinâmica da responsabilidade civil e penal nos acidentes de trânsito é fundamental não apenas para a justa reparação das vítimas e a punição dos culpados, mas também para a promoção de um trânsito mais seguro e consciente para toda a sociedade. Ao lançar luz sobre as complexidades jurídicas que envolvem essa problemática, espera-se contribuir para o debate acadêmico e para a busca de alternativas eficazes no enfrentamento desse grave problema social.

1- UMA ANÁLISE SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

1.1 ASPECTOS GERAIS SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Em um mundo globalizado, envolto de tecnologias, o transporte de bens e pessoas se tornou a base para manutenção dessa nova era. Este transporte, permitiu que as distâncias mundiais se “encurtassem”, reduzindo gastos e tempo para os deslocamentos (PENA, l. 8-13).

Em pesquisa, só em janeiro de 2025, foram constados cerca de 124.316.271 veículos em circulação e, somente no Estado de Goiás já são cerca de 4.941.981 veículos que diariamente auxiliam milhares de pessoas com suas locomoções, seja para locais como seu trabalho, seja para locais de lazer e entre outros (SENATRAN, 2025).

Contudo, apesar do lado positivo desses avanços tecnológicos, um problema se originou, os acidentes de trânsito, principalmente, influenciado pela Revolução Industrial, ocorrida entre 1760-1830, caracterizada pelo aumento exponencial das cidades e crescimento demográfico (DJAMDJIAN, 2023).

Os Acidentes de trânsito, são, de forma simplificada, eventos imprevisíveis, veículos que colidem com outros veículos ou, que atingem pedestres, animais e obstáculos (poste, muro, árvore). Essas colisões, fizeram com que o trânsito brasileiro se tornasse o quarto mais violento do continente americano, segundo dados divulgados pela Organização Mundial da Saúde (2018).

Em 2019, a Seguradora Líder, entidade responsável pela gestão administrativa do DPVAT até 2020, divulgou estatísticas alarmantes que revelaram a gravidade dos acidentes de trânsito no Brasil. Os números expressivos de indenizações pagas evidenciam o impacto devastador desses eventos nas vidas de milhares de brasileiros (POR VIAS SEGURAS, 2020).

Especificamente, a seguradora registrou 40.721 indenizações por morte, um número que representa a perda irreparável de vidas em decorrência de acidentes nas vias do país. Além disso, foram contabilizadas 235.456 indenizações por invalidez permanente, o que indica que um número ainda maior de pessoas sofreu sequelas graves e irreversíveis devido a esses acidentes.

Além dos danos pessoais, como a integridade física, moral e estética da vítima do acidente, há também os problemas materiais. A perda de um automóvel, somada à redução da capacidade produtiva para o trabalho, impacta negativamente o bem-estar familiar, comprometendo o sustento da família da vítima. Essa situação gera um efeito cascata de

dificuldades, desde a perda do patrimônio até a insegurança financeira, afetando a qualidade de vida e a estabilidade emocional dos familiares.

Bem como, conseqüentemente, de acordo com Gabriel Funicchelo (2023), os acidentes de trânsito configuram uma das principais fontes de conflitos jurídicos em todo o Brasil, seja à imputação de autoria, seja a responsabilização pelos custos causados. Tanto que, estimou-se que a cada três ações no sistema judiciário, uma é para fins de reparação de danos (STOCO, 2011).

Portanto, os sinistros influenciam diariamente a vida de milhares de brasileiros, assim, a BOSCH aduziu:

A perda de vida é a face mais dramática do problema. Mas há também um custo social (ferimentos, invalidez). E mesmo um custo financeiro. A remoção dos veículos (e, eventualmente, das vítimas), a internação em hospitais, o prejuízo de produção em razão dos dias parados (ou a perda permanente, nos casos de óbito ou invalidez), o conserto dos veículos, os danos às cargas – tudo isso prejudica a economia. (BOSCH, 2023, l. 7-11)

Diante desse cenário, o ordenamento jurídico brasileiro, por meio de leis, busca prevenir e reparar os danos causados. Para isso, avalia-se, no momento do acidente de trânsito, a responsabilidade do causador do sinistro, determinando se há crime tipificado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ou no Código Penal Brasileiro (CPB), ou se a reparação se restringe à esfera civil, abrangendo danos materiais, morais e estéticos, conforme o Código Civil Brasileiro (CCB).

1.2 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Pois bem, como dito anteriormente, em resposta a antiga omissão legislativa e o conseqüente aumento de sinistros que estavam ocorrendo no Brasil, foi estipulado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lei nº 9.503, sendo um conjunto de normas que visam garantir a segurança e a fluidez do trânsito no Brasil. Criado em 23 de setembro de 1997, esta lei é destinada para todos os usuários do sistema viário brasileiro, ou seja, condutores de veículos automotores, ciclistas, pedestres, motociclistas, transportadoras, órgãos e entidades que atuam no trânsito.

Entretanto, este não foi o primeiro Código a ser criado, a normativa viária passou por crescentes mudanças ao longo da história brasileira, o primeiro Código, chamado de Código Nacional de Trânsito (CNT), foi criado em 28 de janeiro de 1941. No entanto, no primeiro

ano que entrou em vigor, já foi revogado e assim, em 25 de setembro de 1941, o segundo Código Nacional de Trânsito foi publicado e permaneceu até o ano de 1966 (BRASIL, 2012)

Quando surgiu o terceiro Código, que criou o “Sistema Nacional de Trânsito” e vigorou por volta de 30 anos, até ser revogado pelo atual CTB, destacando e inovando com o capítulo XIX ao descrever sobre os crimes de trânsito (MORAES E PANTOJA, p.4)

Os crimes de trânsito, são uma série de infrações graves que resultam algum tipo de dano físico, material e até, chegam a custar vidas (DJAMDJIAN, 1.2, 2023).

Em exemplo aos acidentes de trânsito, foram estipulados os seguintes crimes:

Art. 302. 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.
Art. 303. 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 a habilitação para dirigir veículo automotor.
(BRASIL,1997)

Nota-se a importância dada aos acidentes e a remediações que o próprio Código impõe com intuito de coibir essas tragédias.

Apesar que, não basta apenas estipular artigos referentes aos acidentes de trânsito, é preciso que esteja estabelecido a relação entre o condutor que causou o acidente e a vítima. Pois, desta forma, é possível delimitar, de forma justa (leve ou grave), as consequências que o autor irá acarretar.

1.3 A RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR PERANTE A VÍTIMA, CONFORME PREVISTO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A realidade fática traz consigo questões que devem ser levadas à tona, dentre elas estão as incógnitas envolvendo o autor do acidente e a vítima.

Mormente, a responsabilidade, originário do latim “*respondere*”, suscita a pré-existência de alguém que detenha alguma garantia de algo e “*spondeo*”, a forma vinculante no direito romano, reluz o devedor nos contratos verbais (DINIZ, 2014).

Ao que refere o conceito de responsabilidade, Elias Bruno de Almeida Santos e Sinara Severo Neres explica:

Para o direito, a responsabilidade, nada mais é que uma obrigação derivada de um dever jurídico sucessivo, onde se deverá assumir consequências

jurídicas advinda de um fato específico, podendo estas variarem, sendo como uma reparação de danos e/ou o agente que provocou a lesão punido, tais atribuições deverão ser feitas em conformidade aos interesses do lesado. (SANTOS e NERES, 2022)

Portanto, o condutor responsável pelo acidente seja por culpa ou dolo, deve reparar a vítima, pois, para se viver em uma sociedade harmônica, se fez necessário, a criação de obrigações e, concomitantemente, o dever de cumpri-las.

Entretanto, às vezes o autor do acidente não possui interesse em assumir a responsabilidade e resolver o impasse com a vítima. (CAVALLARO e MICHELMAN, 2017).

Historicamente, antes as formas utilizadas para reparação eram com embasamento a égide da Lei de Talião (*lex talionis*), ou seja, a vingança privada onde se reparava um mal com um outro mal, “olho por olho, dente por dente”. Contudo, tal medida leva à demanda de buscar punições mais justas e que venham a respeitar os direitos humanos, em vista que, esse conceito equipara o valor de uma vida humana com os bens materiais que ela possui (CASTRO, 2023).

Assim sendo, com o resplandecer do tema, surgiu a distinção e regulamentação dentre as responsabilidades, estas sendo a Civil e a Penal.

A civil, centraliza-se na reparação do dano, em natureza material ou moral enquanto para a penal, a responsabilidade é aplicada quando ocorre acidentes mais gravosos, envolvendo lesões corporais ou até mesmo a morte da vítima. No contexto, Maria Helena Diniz nos descreve em detalhes sobre a temática:

[..] A responsabilidade jurídica abrange a responsabilidade civil e a criminal. Enquanto a responsabilidade penal pressupõe uma turbação social, ou seja, uma lesão aos deveres de cidadãos para com a ordem da sociedade, acarretando um dano social determinado pela violação da norma penal, exigindo para restabelecer o equilíbrio social, investigação da culpabilidade do agente ou o estabelecimento da antissociabilidade do seu procedimento, acarretando a submissão pessoal do agente à pena que lhe for imposta pelo órgão judicante, tendendo, portanto, à punição isto é, ao cumprimento da pena estabelecida na lei penal, a responsabilidade civil requer prejuízo a terceiro, particular ou Estado. A responsabilidade civil, por ser repercussão do dano privado, tem por causa geradora o interesse em restabelecer o equilíbrio jurídico alterado ou desfeito pela lesão, de modo que a vítima poderá pedir reparação do prejuízo causado, traduzida na recomposição do *status quo ante* ou numa importância em dinheiro [...] (p.40).

Destarte, em casos de responsabilidade penal, o enfoque é direcionado para o autor/condutor, este que causou o acidente. O agente, responderá pela ação delituosa,

sujeitando-se a um tipo penal que varia pela motivação do ato criminoso, com penas que podem ser privativas de liberdade, restritivas de direitos ou multa.

Ao que concerne a responsabilidade penal, Roziele salienta:

(...) As legislações preveem as ocorrências e as disciplinam, no intuito de prevenir, reprimir e, conseqüentemente, penalizar os indivíduos que agem de maneira contrária às normas. Pensando nisso, entende-se que os acidentes de trânsito que culminam em vítimas graves e fatais precisam ser entendidos e seus agentes responsabilizados criminalmente, havendo circunstâncias que comprove a conduta delituosa; diferente de como, geralmente, acontece, em que muitas decisões resultam em aplicações de penas “leves”. (MASCARENHAS,2022)

Entretanto, em consonância, também pode ser imposto ao autor, a responsabilidade cumulativa do sinistro, por isso, o artigo 935 do Código Civil, descreve que “a responsabilidade civil é independente da criminal, não se podendo questionar mais sobre a existência do fato, ou sobre quem seja o seu autor, quando estas questões se acharem decididas no juízo criminal.” (2002).

Como é perceptível, são temas complexos que demandam uma análise cuidadosa. Em vista disso, será aprofundado a seguir, cada um destes tópicos.

2- NORMAS LEGAIS PARA OS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

2.1 A APLICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

2.1.1. O Direito Positivado

A princípio, a responsabilidade civil, em âmbito jurídico, manifesta-se quando ocorre o descumprimento de uma obrigação, seja por violação de cláusulas contratuais (responsabilidade contratual) ou por inobservância de normas legais que regem a vida em sociedade com atos ilícitos que causam danos a terceiros (responsabilidade extracontratual) (TARTUCE, 2017).

Agora, quanto à responsabilidade civil em acidentes automobilísticos, equipara-se em casos como a relação de transporte, de seguro, entre patrão e empregado para casos de responsabilidade contratual e, no que concerne a responsabilidade extracontratual estão a relação entre motorista e vítima, entre motorista e caronista e dentre outros (AZEVEDO, 2008).

Maria Helena Diniz conceitua:

(...) poder-se-á definir como a aplicação de medidas que obrigam uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão do ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal. Definição esta que guarda, em sua estrutura, a ideia de culpa quando se cogita da existência de ilícito (responsabilidade subjetiva), e a do risco, ou seja, da responsabilidade sem culpa (responsabilidade objetiva) (DINIZ, 2014, p.50).

Também, Bruno Sampaio Fuga pontua:

O foco na responsabilidade civil, é o ato ilícito praticado por outrem que faz proceder ao dever de indenizar e reparar o dano causado ao ofendido. Dessa forma, como o homem é dotado de discernimento, deve responder por suas ações e aquelas que excedem os admitidos como lícito. Isso faz parte do direito obrigacional que se origina da transgressão de uma obrigação, de um dever jurídico; enquanto o ato ilícito, que é fonte de obrigação, tem origem da ação ou omissão culposa ou dolosa do agente, ou decorrente da lei (2018, p. 34).

Assim sendo, esse conceito difundido pelo todo Direito Civil é objetivado em proteger e resguardar o direito de terceiro, gerando indenizações, aspecto relevante ao que concerne os acidentes de trânsito.

Como é observado, a intenção primordial da responsabilidade civil é, acima de tudo, reparação ou compensação e, prevenir danos (FUGA, p. 35).

Dentre as espécies, em relação ao seu fundamento, surge a subdivisão de responsabilidade subjetiva e objetiva. A primeira, encontra sua causa na culpa ou dolo nas ações ou omissões do agente, com primazia na comprovação da culpa para que surja o dever de reparar, a segunda, é baseada no risco, sendo irrelevante a conduta ter sido culposa ou dolosa, basta apenas que exista o nexo causal entre o prejuízo sofrido e a ação do agente que causou o acidente de trânsito (DINIZ, p. 150).

2.1.2. Acerca da Responsabilidade Objetiva, Teoria da Culpa Objetiva ou Teoria do Risco

Nos acidentes de trânsito, comumente é mais aplicado a teoria subjetiva, em razão de que os acidentes ocorrem frequentemente por causas decorrentes da culpa. Todavia, existem certos casos em que a responsabilidade objetiva deve ser aplicada, em exemplo, são os casos envolvendo transportes coletivos, em relações que tenham a aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e em casos de automóveis governamentais usados por policiais, bombeiros, ambulância e dentre outros (FUGA, p.77).

Portanto, surge como forma de exceção, segundo o artigo 927 do Código Civil Brasileiro, quem comete ato ilícito e causa danos a outrem, deve repará-lo. Em seu parágrafo único, ainda aduz que, a responsabilidade civil recai, independente da culpa, ou seja, independe se o acidente foi causando por negligência, imprudência e imperícia. (BRASIL, 2002).

Nos casos de acidentes de trânsito que envolvam responsabilidade civil do Estado, o artigo 37, § 6º, da CF/88 estabelece a teoria do risco administrativo. Essa teoria prioriza a proteção da vítima, garantindo sua indenização independentemente de culpa ou excludentes. A responsabilidade subjetiva do agente público, por ação ou omissão, só é avaliada em segunda instância, por meio de ação de regresso e devido processo legal, para determinar se ele deve ressarcir o Poder Público.

Sobre, Bruno Sampaio Fuga afirma:

[...] Sobre o contido na Constituição, artigo 37, § 6.º, é pertinente em diversos casos de acidente de trânsito, sendo que a responsabilidade “objetiva será aplicável quando as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos se envolverem nos acidentes, pois

responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, que causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa (FUGA,2018, p.81).

Contudo, como em toda regra, há exceções. O Estado responde objetivamente por ações comissivas, mas e quanto às omissões? Maria Helena Diniz esclarece que a responsabilização do Estado ocorre por danos decorrentes de sua inércia diante de um dever legal de agir. Mesmo que não tenha causado o dano diretamente, surge o dever de reparar pela omissão em impedi-lo, descumprindo sua obrigação de proteção. De forma exemplificativa, estas incluem a prevenção de enchentes (falha na canalização de rios ou no serviço de esgoto) e a segurança em rodovias (negligência na conservação ou sinalização (DINIZ, p. 707).

2.1.3. Ao que Concerne a Responsabilidade Subjetiva

Em regra, o Código Civil adota a teoria subjetiva, clássica, reponsabilidade subjetiva ou aquiliana como regra, prevista no artigo 186 e 187 do Código Civil, apresenta a culpa como pressuposto fundamental, estabelecendo a necessidade de estabelecer, comprovadamente, a ação ou omissão voluntária do agente causador, o nexu causal, a culpa e o dano (FUGA, 2018, p. 49).

A culpa se baseia em diferentes formas, abrangendo a negligência, que se traduz na omissão de cuidados necessários; a imprudência, caracterizada por ações precipitadas e sem a devida cautela; e a imperícia, que se refere à falta de habilidade ou conhecimento técnico em determinada atividade profissional.

Para que um indivíduo seja responsabilizado por um dano, é imprescindível a comprovação de sua culpa em uma dessas modalidades, bem como a existência de um nexu causal, ou seja, a ligação direta entre sua conduta e o dano causado (AZEVEDO, 2008).

2.1.4. Os Fundamentos Necessários para Imputar a Responsabilidade Civil

Diante de todo o exposto, ficou esclarecido que os fundamentos necessários para entender e determinar as responsabilidades em âmbito civil estão relacionados na conduta humana, culpa, nexu causal e danos (TARTUCE, 2015).

A “Conduta Humana”, está relacionada com o ato humano que resulte a prática de uma ação. Uma ação resulta em uma reação, a reação, se ocasionar um dano a outro, nascerá a responsabilidade. Esse ato, pode ser uma conduta positiva de um ato que não deveria ser

consumido ou, uma omissão, uma conduta negativa que está na não observância com o dever de agir. (SANTOS e NERES, 2022).

Bruno Sampaio Fuga comenta:

[...] A conduta deve ser voluntária, pois não há conduta humana quando o indivíduo age motivado por forças invencíveis. Sendo assim, a voluntariedade é a “pedra de toque” da noção de conduta humana, é um “querer íntimo livre”. Assim sendo, a conduta humana pode ser causada por uma ação (conduta positiva) (FUGA,2018, p.61).

Ainda, Flavio Tartuce complementa:

[...] Assim sendo, a conduta humana pode ser causada por uma ação (conduta positiva) ou omissão (conduta negativa) voluntária ou por negligência, imprudência ou imperícia, modelos jurídicos que caracterizam o dolo e a culpa, respectivamente. A regra é a ação ou conduta positiva; já para a configuração da omissão é necessário que exista o dever jurídico de praticar determinado ato, bem como a prova de que a conduta não foi praticada (TARTUCE, 2015, p.382).

Percebe-se pela leitura, a imputação de responsabilidade por um ato pode decorrer de uma ação comissiva ou da ausência de uma, surgindo assim, um ato omissivo. Ações comissivas são a forma comum, enquanto a omissão requer evidências de que uma obrigação legal não foi cumprida.

Sobre esse entendimento, Gabriel exemplifica um ato omissivo:

[...] Um exemplo que trabalha com esse fator é o caso de um determinado sujeito que sai do seu veículo, mas não aciona o freio de mão e, porventura, o carro se locomove e acaba gerando o acidente. Embora seja natural imaginar que não há conduta humana nesse caso, visto que ele não estava presente, o ato de não acionar o equipamento de segurança é uma negligência e permitiria que o mesmo fosse responsável pelos danos que ocasionou nessa situação (FUNICHELLO, 2022).

Outrossim, a “Culpa” para os acidentes de trânsito, entende-se que é subjetiva, ou seja, é necessário ter provas de quem cometeu o ato, comprovando o dolo, imprudência, negligência ou imperícia do condutor que ocasionou o acidente.

Os parâmetros do dolo em acidentes de trânsito agravam a reparação para a vítima, mas, também são direcionados, em sua maioria, para o âmbito penal, por isso, será comentado posteriormente.

Entretanto, na maioria dos casos, um sinistro ocorre por uma conduta voluntária que, com um resultado involuntário, ramifica-se em imprudência, o mero descuido com uma ação comissiva (trafegar com excesso de velocidade), a negligência, o descuido com uma ação omissiva (deixar de dar manutenção em seu veículo) e por fim, a imperícia que reluz sobre a falta de habilidade ou competência esperada (não ter capacidade de estacionar de forma correta e atingir outro veículo) (FUGA, 2018).

Em seguida, o terceiro fundamento é o “Nexo de Casualidade”, um elo que liga o dano causado ao seu fato gerador. Um conjunto de elementos objetivos, sendo necessário além do prejuízo, um ato do condutor infrator para que surja o dever de reparar. Portanto, é intrínseco que para que tenha o julgamento e a imposição da responsabilidade civil, a vítima demonstre provas que o condutor infrator o tenha causado algum tipo de dano (SANTOS e NERES, 2022).

Maria Helena Diniz, explica sua concepção de nexo causal como sendo:

[...] O vínculo entre o prejuízo e a ação designa-se “nexo causal”, de modo que o fato lesivo deverá ser oriundo da ação, diretamente ou como sua consequência previsível. Tal nexo 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. Todavia, não será necessário que o dano resulte apenas imediatamente do fato que o produziu. Bastará que se verifique que o dano não ocorreria se o fato não tivesse acontecido. Esse poderá não ser a causa imediata, mas, se for condição para a produção do dano, o agente responderá pela consequência. (DINIZ, 2015, p.134)

Veja, por exemplo, se um condutor atinja um poste de luz, cause um apagão em um determinado setor e por conta disso, um açougue sofra a perda de seus produtos pela queda de energia. Apesar do condutor tenha atingido somente o poste e por consequência natural, deve ressarcir o dano, também, por um ato que originou outros danos, também deverá indenizar o comerciante, pois nasceu a causalidade necessária para conectar a conduta do condutor com os danos derivados do problema original.

Agora, quanto ao “Dano”, o último fundamento, percebe-se que para haver alguma indenização, precisa anteriormente, ter ocorrido algum tipo de prejuízo a terceiro. Seja um dano ao patrimônio como um bem material destruído ou moral como a ferimento da honra (FUNICHELLO, 2022).

Ainda, segundo Pontes de Miranda, sempre que há um dano, “desvantagem no corpo, na psique, na vida, na saúde, na honra, ao nome, no crédito, no bem-estar, ou no patrimônio, nasce o direito à indenização” (MIRANDA, 2012).

Em concordância, Bruno Sampaio Fuga aduz:

“(…) O dano, em suas modalidades, pode ser de ordem material, pelo que efetivamente se perdeu, por ricochete ou dano reflexo, dano moral e dano estético, além de outros danos, como perda do tempo e perda da chance. O instituto do dano, em suas diversas espécies, inclusive no mundo contemporâneo com uma sociedade cada vez mais plural, é amplamente estudado por especialistas. Diz ele respeito à reparação solicitada após a ocorrência de um fato danoso que deverá ser apurado por meio de sentença para atingir, na medida do possível, a reposição do *status quo ante* sem, contudo, gerar enriquecimento sem causa a uma das partes (FUGA, 2018)

Além disso, Sérgio Cavalieri Filho, comenta que:

“(…)O dano é, sem dúvida, o grande vilão da responsabilidade civil. Não haveria que se falar em indenização, nem em ressarcimento, se não houvesse o dano. Pode haver responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano. Na responsabilidade objetiva, qualquer que seja a modalidade do risco que lhe sirva de fundamento — risco profissional, risco proveito, risco criado etc. —, o dano constitui o seu elemento preponderante. Tanto é assim que, sem dano, não haverá o que reparar, ainda que a conduta tenha sido culposa ou até dolosa. (FILHO, 2000,)

Após a leitura, é perceptível ver a complexidade do conceito de dano, para o direito, a amplitude do dano vai além do prejuízo material imediato, engloba perdas indiretas, sofrimento moral e estético, e até mesmo danos abstratos como a perda de tempo ou de oportunidades.

Dentro desse conceito, o Código Civil em seu artigo 402 reconhece a existência de dois tipos de dano, o dano emergente e o lucro cessantes:

“(…)Art. 402. Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidos ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar (BRASIL, 2002).

O Primeiro, constitui o prejuízo direto, por exemplo, ao acontecer um acidente de trânsito, a vítima precisa buscar o conserto de seu veículo e arcar com possíveis despesas médicas e psicológicas. Agora, supondo que a vítima seja um motorista de aplicativo, deixar seu veículo em uma oficina significa um prejuízo ainda maior, já que sem o automóvel, seu instrumento

de trabalho, a vítima deixou de receber seu sustento, ou seja, causou o dano do lucro cessante (TJDFT, 2024).

2.1.5. A Reparação do Dano Material, Características e Valores

O dano material constitui à perda econômica e patrimonial da vítima, seja a atual, positiva/emergente e a negativa/futura, os lucros cessantes e frustrados, são despesas como funeral, remédios, hospital, alimentação, transporte e outras futuras como, a renda que deixou de ganhar por conta das lesões causadas pelo autor. Em casos de maior gravidade, pode-se falar de pensão vitalícia ou por prazo determinado, a fim de suprir as necessidades básicas da lesada que teve, sua vida completamente mudada pelo acidente de trânsito (AZEVEDO, 2008).

Em maioria, o ressarcimento é feito por uma solução pecuniária, com base ao princípio do *resitutio in integrum* (CC, art. 944) mas, em alguns casos, caso seja viável, o autor também pode optar pela reparação natural e específica do item antes perdido, com vista em recuperar o *status quo ante* do acidente (FUGA, 2018).

Ademais, para a quantificação de valores em casos de danos, é imprescindível a apresentação de provas concretas das despesas e do dano comprovado, garantindo uma restituição efetiva. Em razão disso, é forçoso contemplar o Enunciado 550 da VI Jornada de Direito Civil, em que, descreve: “A quantificação da reparação por danos extrapatrimoniais não deve estar sujeita a tabelamento ou a valores fixos” (CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL, 2013).

Nesse contexto, o artigo 944 do Código Civil apresenta:

Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano

Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz, equitativamente, a indenização (BRASIL, 2002).

Este parágrafo único, demonstra uma característica importante para o cenário do ressarcimento, pois, há casos que em que a culpa do motorista não é somente dele para o surgimento do acidente de trânsito, vejamos um sinistro hipotético, o motorista, seguindo todas as determinações legais em relação a velocidade, atenção e outros cuidados

indispensáveis para garantir um trânsito seguro, depara com um jovem alcoolizado que, de forma abrupta, vem de frente ao veículo.

Em casos como este, é evidente que o motorista não deve, de imediato, ser responsabilizado pelo acidente — situação que será mais detalhadamente abordada ao tratarmos das excludentes de responsabilidade.

Em sequência, ao que concerne a correção monetária, o STJ é pacificado em determinar, na súmula 43, que: “incide correção monetária sobre dívida por ato lícito a partir da data do efetivo prejuízo”. Na prática, a jurisprudência é congruente:

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. AQUISIÇÃO DE VEÍCULO ZERO QUILOMETRO. VÍCIO APRESENTADO NO PRAZO DE GARANTIA. SUBSTITUIÇÃO DO MOTOR. REPARO. EXTRAPOLAÇÃO DO PRAZO DE 30 DIAS. RECONSIDERAÇÃO DE DECISÃO DA PRESIDÊNCIA. VIOLAÇÃO DOS ARTS. 489, § 1º, I, II, III e IV, e 1.022, I, DO CPC. NÃO OCORRÊNCIA. VIOLAÇÃO DOS ARTS. 12, CAPUT E § 3º, I, II, E III, E 18, § 1º, DO CDC E 373 DO CPC. DA VIOLAÇÃO DOS ARTS. 182, 405 e 884 DO CC. ENRIQUECIMENTO ILÍCITO. NÃO VERIFICAÇÃO. JUROS. CORREÇÃO MONETÁRIA. DANO MORAL. QUANTUM INDENIZATÓRIO. PROPORCIONALIDADE. SÚMULA N. 7 DO STJ. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO.

1. Não há ofensa aos arts. 489 e 1.022 do CPC quando o tribunal de origem decide, de modo claro, objetivo e fundamentado, as questões essenciais ao deslinde da controvérsia, embora sem acolher a tese do insurgente.

2. Constatado o vício de qualidade em veículo zero quilômetro, o consumidor poderá exigir a substituição das partes viciadas, o que deverá ser efetivado pelo fornecedor, como regra geral, no prazo máximo de 30 dias.

3. Caso o vício de qualidade do produto não seja sanado no prazo de 30 dias previsto no § 1º do art. 18 do Código de Defesa do Consumidor, o consumidor poderá, independentemente de justificativa, optar entre as alternativas indicadas nos incisos do art. 18, § 1º, do CDC, a saber: (a) a substituição do produto por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso; (b) a restituição imediata da quantia paga; ou (c) o abatimento proporcional do preço.

4. Poderão as partes convencionar a redução ou ampliação do prazo de 30 dias estabelecido no art. 18, § 1º, do CDC, não podendo ser inferior a 7 nem superior a 180 dias. Nos contratos de adesão, a cláusula de prazo deverá ser convencionada em separado, por meio de manifestação expressa do consumidor.

5. Rever as conclusões do tribunal local de que existem evidências de que a parte anuiu à dilação do prazo de 30 dias previsto na legislação

consumerista demanda reexame do acervo fático-probatório dos autos, o que encontra óbice na Súmula n. 7 do STJ.

6. O valor a ser restituído ao consumidor deve corresponder à quantia paga, corrigida monetariamente desde o desembolso, conforme prevê o inciso II do § 1º do art. 18 do CDC, não sendo devido abatimento decorrente da utilização do produto 7. Nas obrigações decorrentes de relação contratual, o termo inicial da incidência dos juros de mora é a data da efetiva citação.

8. Incide correção monetária pelo INPC, a partir da data do efetivo prejuízo (Súmula n. 43 do STJ).

9. O simples inadimplemento contratual em razão de defeito no veículo e atraso na reparação do vício não é capaz, por si só, de gerar dano moral indenizável, sendo necessária a comprovação de circunstâncias específicas que possam configurar lesão extrapatrimonial.

10. Rever o entendimento da corte a quo de que o atraso no reparo do veículo, superando o prazo legal de 30 dias, foi anormal e extrapolou o mero aborrecimento, gerando dano moral ao recorrente, enseja revolvimento de provas, vedado pela Súmula n. 7 do STJ.

11. Somente em hipóteses excepcionais, quando irrisório ou exorbitante o valor da indenização por danos morais arbitrado na origem, permite-se o afastamento do óbice da Súmula n. 7 do STJ para possibilitar a revisão do quantum fixado.

12. Agravo interno desprovido.

(AgInt no AREsp n. 2.679.949/PB, relator Ministro João Otávio de Noronha, Quarta Turma, julgado em 11/11/2024, DJe de 13/11/2024.

2.1.6. Sobre o Dano Moral, Psicológico e suas Consequências Posteriores

Determina o artigo 11 do Código Civil que os direitos da personalidade, do latim *personalitas, peronare ou persona*, com exceção dos casos previstos em lei, são: “intransmissíveis e irrenunciáveis, não podendo o seu exercício sofrer limitação voluntária”.

Ainda, em conformidade o artigo 12 do Código Civil, nas indenizações devidas em caso de lesão a personalidade: “pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei”.

Além disso, a Carta Magma sustenta:

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

[...]

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

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito à indenização pelo dano material moral decorrente de sua violação; (BRASIL, 1988)

Sobre o tema de dano moral, Bruno Augusto Sampaio Fuga expõe:

(...) Por dano moral, entende-se o dano que atinge os atributos da personalidade, como imagem, bom nome, a qualidade ou condição de ser de uma pessoa, a intimidade e a privacidade. Tem natureza compensatória e não ressarcitória. Para o dano patrimonial há a reparação, para o dano à personalidade, há o regime de compensação.” (FUGA, 2018)

Ou seja, em suma, dano moral afeta diretamente a dignidade pessoal, sendo compensado, não reparado. Diferentemente do dano material, que busca restituir perdas, o dano moral visa amenizar o sofrimento.

Além disso, quando determinar o valor da indenização por dano moral, o juiz deve considerar a proporcionalidade e a razoabilidade, levando em conta a situação financeira do ofensor e do ofendido, bem como a gravidade do dano causado. O valor da indenização não pode gerar enriquecimento ilícito para a vítima, nem ser tão baixo que não sirva como punição para o ofensor, assumindo uma percepção não ressarcitória, mas sim compensatória pela ofensa (REsp 598327/ PR Recurso Especial 2003/0179851-0).

Ademais, Bruno Sampaio Fuga aponta dois critérios essenciais para a quantificação do dano moral. O primeiro envolve a gravidade e a extensão do dano, bem como a intensidade da culpa do agente. O segundo considera a personalidade da vítima e do ofensor, levando em conta parâmetros sociais e reputacionais (FUGA, 2018).

Portanto, em contextos de acidente de trânsito, o dano moral, emerge da violação da integridade psíquica e emocional da vítima, espaço que transcende aos prejuízos materiais e abrange pontos que afetam drasticamente a vida da vítima, colocando-a em uma situação de dor, sofrimento, angústia em, por exemplo, resultar lesões graves, morte de entes queridos e traumas psicológicos.

Notório também, como acréscimo ao dano moral, são os problemas psicológicos que surgem de um acidente de trânsito, haja vista que, as vítimas de um sinistro, podem experimentar uma gama de emoções e que impactam significativamente sua qualidade de vida

e, devido ao ocorrido, tornarem-se reféns de doenças como depressão, ansiedade e transtornos pós-traumáticos.

Um valor como dito anteriormente, que não pode ser ressarcido, apenas compensado.

2.1.7. Em Referência ao Dano Estético

Desde o primórdio, a natureza humana ressalva a importância da aparência, a beleza enraíza fatores biológicos (seleção de parceiros), psicológicos (identidade pessoal) e socioculturais (segregação social) que gera, ao ponto de uma sociedade contemporânea, um público insaciável o qual valora, algumas pessoas que, por meio da sua feição, trabalham e influenciam as demais (FUGA, 2018).

Em acidentes de trânsito, o dano estético se configura quando a vítima sofre deformidades permanentes ou de difícil reparação, resultantes do sinistro. Essa alteração na aparência física impacta a vida da vítima, especialmente se sua profissão depender da sua imagem, resultado o pagamento de lucros cessantes. Contudo, mesmo que a vítima não utilize sua aparência para fins laborais, o direito ao ressarcimento por dano estético permanece válido, visando compensar o sofrimento e as consequências da deformidade (FUGA, 2018).

Desse tópico, o Código Civil ampara no sentido:

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.

Art. 950. Se da ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até ao fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que se inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu.

Parágrafo único. O prejudicado, se preferir, poderá exigir que a indenização seja arbitrada e paga de uma só vez (BRASIL, 2002)

Bem como, o próprio STJ consagra que é possível a dupla indenização na Súmula nº 387: “É lícita a cumulação das indenizações de dano estético e dano moral”. A primeira, contemplando o respaldo para realizar de cirurgia plástica ou despesas até que esteja melhor,

a segunda, deve ser paga em prol de proteger o interno da vítima, prejudicada pelo acidente que, originou todo um constrangimento.

Em forma conclusiva, Bruno Sampaio Fuga relata:

“(…) Temos como coerente então, que todo conteúdo aqui proposto segue a mesma linha de raciocínio, que o dano material é o dano ao patrimônio, o dano moral aos danos aos direitos de personalidade, enquanto que o dano estético é o dano à integridade física (as aparências, ao corpo) (FUGA,2018).

2.1.8. Das Particulares Excludentes e Atenuantes nos Acidentes de Trânsito

Inauguralmente, no artigo 188 do Código Civil:

Art. 188. Não constituem atos ilícitos:

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

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

Da leitura, perceber-se-á que o Código Civil estabelece algumas excludentes de ilicitude, importantes para que, mesmo em caso de dano a outrem, a ação seja justificada e isenta de ressarcimento.

Dentre eles está o exercício regular de um direito será quando um agente público age em prol do cumprimento da lei. Por exemplo, um policial militar que atinge com sua viatura, um veículo que está em fuga, na tentativa de cessar a perseguição.

Outra ação justificável é a legítima defesa, uma reação a uma agressão injusta, atual ou iminente, visando proteger a própria vida ou a de terceiros (TJDFT, 2021). Em exemplo, é o caso de alguém estar sendo vítima de um agressor e, em resposta, um terceiro em um veículo colide com o malfeitor.

Por último, está o estado de necessidade que, nas palavras de Fuga, trata-se de um contexto em que alguém, que não o tenha causado o perigo, utiliza de um ato danoso, desde que seja indispensável, para evitar a ameaça atual ou iminente (FUGA, 2018). Em um caso hipotético, seria um condutor que teve seu veículo sabotado e, para evitar que cause um acidente para com outro automóvel, atinge uma parede de uma residência.

Entretanto, além das excludentes do Código Civil, segundo Maria Helena Diniz, existem excludentes que retiram o nexo causal, sobre estas, o artigo 945 do Código Civil aduz que, caso a vítima tenha concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano, ou seja, o *quantum* indenizatório, toma por base a participação do autor e vítima na dinamicidade do acidente (2014, pag.133).

Este, denominado como culpa concorrente, com fundamentos nos princípios legais da causalidade adequada e da proporcionalidade, distingue-se da culpa exclusiva, em razão de que, havendo culpa de ambas as partes, cada uma responde na proporção de sua culpa (TJDFT, 2020).

Como por exemplo, se um veículo vier na contramão e colide com outro que estava acima da velocidade permitido, vejamos que é um caso em que não se pode eximir nenhum dos dois da culpa do acidente, pelo contrário, nada mais justo do que ambos serem responsabilizados.

Em seguida, aos casos que a vítima for exclusivamente culpada pelo acidente de trânsito, Silvio Rodrigues comenta (1997, pag.165):

(...) Com efeito, no caso de culpa exclusiva da vítima, o agente que causa diretamente o dano é apenas um instrumento do acidente, não se podendo, realmente, falar em liame de causalidade entre seu ato e o prejuízo por aquela experimentada.

Em consonância, Maria Helena Diniz nos informa “(...) A vítima devera arcar com todos os prejuízos, pois o agente que causou o dano é apenas um instrumento do acidente, não se podendo falar em nexo de causalidade entre sua ação e a lesão.”. Com exemplo, coloca um caso em que: “um indivíduo tenta suicidar-se, atirando-se sob as rodas de um veículo, o motorista estará isento de qualquer composição do dano”. (2014. pag.134)

Outro tópico da mesma autora são os casos de força maior ou caso fortuito, nesses casos, a primeira constitui uma tragédia da natureza que não tinha como prever, em exemplo há imundações que levam e chocam veículos, no segundo, o caso fortuito advém, segundo Diniz, de causa desconhecida com interferência de terceiros, alguém vem, modifica o veículo, estragando o freio e gerando um acidente (2014, pag, 136).

Também, com previsão no artigo 393 do Código Civil: “O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles

responsabilidade”. Traz consigo uma isenção ao condutor de ser responsável pelos prejuízos decorrentes desses eventos imprevisíveis e inevitáveis.

E, no Enunciado nº 442 da Jornada de Direito Civil: “Arts. 393 e 927. O caso fortuito e a força maior somente serão considerados como excludentes da responsabilidade civil quando o fator gerador do dano não for conexo à atividade desenvolvida”. Ressalta que, para casos que o sinistro ocorreu em consequência do risco da atividade desenvolvida pelo condutor (motorista de aplicativo, empresa de ônibus e entre outros), esta não será considerada (CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL,2012).

3- RESPONSABILIDADE PENAL E SUA APLICABILIDADE

3.1 DOLO E CULPA DO CONDUTOR

Percebe-se que, a aplicabilidade penal é um instrumento crucial para prevenção de acidentes. Entretanto, para aperfeiçoar essa eficácia, precisa-se trabalhar e distinguir a natureza de um crime de trânsito, ou seja, se a ação humana foi feita por meio de dolo ou culpa, a intenção do agente no resultado e os elementos subjetivos da conduta. Estes, são pontos fortes que sustentam o caso concreto e permitem o esclarecimento do fato e, por consequência, a configuração da infração (MASCARENHAS, 2022, p. 2-3).

Por conseguinte, a responsabilidade penal nos acidentes de trânsito é aplicada por meio do cometimento de crimes, isto é, a forma como a lei penal responsabiliza as pessoas envolvidas em acidentes de trânsito é através da identificação e punição de condutas que são consideradas crimes pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelo Código Penal.

1.1.1. Sobre o Dolo

Em relação ao assunto, o artigo 18 do Código Penal, em seus incisos I e II, conceituam do que se trata crime doloso e culposo:

Art.18. Diz-se o crime:

Crime doloso

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II – culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. (BRASIL, 1940).

Segundo Rogério Greco, no Código Penal, todo crime é doloso, ressalvado algumas infrações penais que estejam expressamente determinadas como culposa. Em exemplo, é o caso do artigo 163 do Código Penal, o qual prevê que: *Drestruir, inutilizar ou deteriorar coisa alheia* constitui crime de dano. Contudo, não há modalidade culposa para dano, ou seja, em casos da ausência dolosa do motorista, este não é responsabilizado em âmbito penal para danos causado pelo seu veículo em um acidente, apenas, responderá na esfera cível pelos prejuízos causados nos sinistros (2010, pág. 89).

Ainda, Fernando Capez conceitua dolo como sendo:

É a vontade e a consciência de realizar os elementos constantes do tipo legal. Mais amplamente, é a vontade manifestada pela pessoa humana de realizar a conduta. Dolo é o elemento psicológico da conduta. Conduta é um dos elementos do fato típico. Logo, dolo é um dos elementos do fato típico (2019, p. 275)

Neste contexto, o seguinte julgado do Supremo Tribunal de Justiça complementa:

A doutrina penal brasileira instrui que o dolo, conquanto constitua elemento subjetivo do tipo, deve ser compreendido sob dois aspectos: cognitivo, que traduz o conhecimento dos elementos objetivos do tipo, e o volitivo, configurado pela de vontade de realizar a conduta típica. O elemento cognitivo consiste no efetivo conhecimento de que o resultado poderá ocorrer, isto é, o efetivo conhecimento dos elementos integrantes do tipo penal objetivo. A mera possibilidade de conhecimento, o chamado "conhecimento potencial", não basta para caracterizar o elemento cognitivo do dolo. No elemento volitivo, por seu turno, o agente quer a produção do resultado de forma direta -dolo direto - ou admite a possibilidade de que o resultado sobrevenha - dolo eventual -. *AgRg no REsp 1.043.279/PR, rel Min. Jane Silva (Desembargadora convocada do TJ/MG), 6º Turma, j. 14.10.2008.*

Contudo, ao contrário do Código Penal, para os incidentes de crimes nos acidentes de trânsito descritas no Código de Trânsito Brasileiro, as condutas são, em regra, tipificadas como culposas, não prevendo a modalidade dolosa. Em exemplo é o artigo 302 do CTB que trata do homicídio culposo na direção de veículo automotor (MASCARENHAS,2022, p. 3).

Ainda mais sobre o dolo, CAPEZ explica as espécies de dolo, dentre elas, está o dolo direto e o dolo indireto/indeterminado (2019, p. 278-280).

O primeiro, chamado de dolo direto ou determinado, ocorre acontece quando o autor de uma ação tem a intenção clara de provocar um resultado específico. No entendimento de José Frederico Marques: “Diz-se direito o dolo quando o resultado no mundo exterior corresponde perfeitamente à intenção e à vontade do agente. O objetivo por ele representado e a direção da vontade se coadunam como o resultado do fato praticado” (1991, p. 198).

Em meio a este conceito, existe a subdivisão em graus, o primeiro grau, é onde o agente não só quer um resultado, como também emprega os meios necessários para que ele aconteça. Já o dolo direto de segundo grau, também chamado de dolo de consequências necessárias, se manifesta quando o agente busca um resultado principal, mas tem plena ciência de que, para alcançá-lo, outros efeitos colaterais praticamente certos ocorrerão devido aos meios utilizados (CAPEZ, 2019, p. 283).

Nos casos de acidentes de trânsito, é comum que o Código de Trânsito Brasileiro adote como base o instituto do dolo indireto ou indeterminado. Segundo Fernando Capez (2019, p.

280), isso ocorre quando o agente não deseja diretamente o resultado, mas assume o risco de produzi-lo (dolo eventual), ou simplesmente não se importa com a possibilidade de causar aquele ou outro desfecho (dolo alternativo) (2019, p. 280).

3.1.2. Em relação a culpa

Agora quanto a culpa, é como já fora comentado no 2º Capítulo desse trabalho, refere-se ao ato praticado por negligência, imprudência ou imperícia sem que o condutor tenha como objetivo ter produzido aquele resultado. Acerca disso, Guilherme de Souza Nucci comenta sobre:

O dolo é regra; a culpa exceção. Para se punir alguém por delito culposos, é indispensável que a culpa venha expressamente delineada no tipo penal. Trata-se de um dos elementos subjetivos do crime, embora se possa definir a natureza jurídica da culpa como sendo um elemento psicológico-normativo. Psicológico, porque é elemento subjetivo do delito, implicando na ligação do resultado lesivo ao querer interno do agente através de previsibilidade. Normativo, porque é formulando um juízo de valor acerca da relação estabelecida entre o querer do agente e o resultado produzido, verificando o magistrado se houve uma norma a cumprir, que deixou de ser seguida (NUCCI, 2007, p.225)

Em consonância, Fernando Capez complementa:

A culpa, portanto, não está descrita, nem especificada, mas apenas prevista genericamente no tipo. Isso se deve ao fato da absoluta impossibilidade de o legislador antever todas as formas de realização culposa, pois seria mesmo impossível, por exemplo, tentar elencar todas as maneiras de se matar alguém culposamente. É inimaginável de quantos modos diferentes a culpa apresentar-se na produção do resultado morte (atropelar por excesso de velocidade, disparar inadvertidamente arma carregada, ultrapassar em local público, deixar criança brincar com fio elétrico etc) (CAPEZ, 2019, p.284)

Em relação as espécies, Cairo Augusto Baptista Albertini e Rogerio Valdir Velho Filho explicam que existem dois tipos de culpa, a consciente e a inconsciente. Na primeira, o condutor age prevendo que sua ação pode gerar um certo resultado. Já na culpa inconsciente, a pessoa age sem imaginar que sua ação poderia ter tal consequência. Independentemente, do tipo de culpa, a pessoa sempre será responsável pelo resultado (2013,p.5).

Dessa forma, o enfoque da responsabilidade penal nos acidentes de trânsito reside na análise da sua intenção e na consciência do condutor no momento da conduta em que levou ocorreu o sinistro. Além disso, como visto, a identificação da modalidade de dolo, seja direito

ou indireto, presente no caso concreto é fundamental para a correta aplicação da lei penal nos crimes de trânsito. Para maior aprofundamento, vejamos o tópico a seguir sobre a distinção de dolo eventual e culpa consciente.

3.2 A DIFERENÇA ENTRE DOLO EVENTUAL E CULPA CONSCIENTE E SOBRE OS CASOS DE EMBRIAGUEZ NO VOLANTE

Ante o exposto acima, é nítido salientar que a culpa consciente é diferente do dolo eventual, para isso, observe-se o entendimento de Fernando Capez em relação a diferença desses dois institutos:

Finalmente, insta deixar registrado que a culpa consciente difere do dolo eventual, porque neste o agente prevê o resultado, mas não se importa que ele ocorra (“se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas não importa; se acontecer, tudo bem, eu vou prosseguir”).

Na culpa consciente, embora prevendo o que possa vir a acontecer, o agente repudia essa possibilidade (“se eu continuar dirigindo assim, posso vir a matar alguém, mas estou certo que isso, embora possível, não ocorrerá”).

O traço distintivo entre ambos, portanto, é que no dolo eventual o agente diz: “não importa”, enquanto na culpa consciente supõe: “é possível, mas não vai acontecer de forma alguma” (2019, p. 290).

Em outro tópico, um grande mister para casos de acidentes de trânsito, que gera grande repercussão na mídia são os casos de embriaguez que, no contexto jurídico, para caracterização do dolo eventual, não basta apenas o condutor estar dirigindo um veículo embriagado, pelo contrário, é necessário uma extensa análise do *in casu* para que seja possível realizar essa distinção de dolo e culpa, em vista que, segundo o STF, no julgamento do HC 107801, apenas seria determinado o dolo eventual se o condutor se embriagasse para realização da prática do crime:

Ementa: PENAL. HABEAS CORPUS. TRIBUNAL DO JÚRI. PRONÚNCIA POR HOMICÍDIO QUALIFICADO A TÍTULO DE DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO PARA HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. EMBRIAGUEZ ALCOÓLICA. ACTIO LIBERA IN CAUSA. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO ELEMENTO VOLITIVO. REVALORAÇÃO DOS FATOS QUE NÃO SE CONFUNDE COM REVOLVIMENTO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. ORDEM CONCEDIDA.

1. A classificação do delito como doloso, implicando pena sobremodo onerosa e influenciando na liberdade de ir e vir, mercê de alterar o procedimento da persecução penal em lesão à cláusula do due process of law, é reformável pela via do habeas corpus.

2. O homicídio na forma culposa na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB) prevalece se a capitulação atribuída ao fato como homicídio doloso decorre de mera presunção ante a embriaguez alcoólica eventual.
3. A embriaguez alcoólica que conduz à responsabilização a título doloso é apenas a preordenada, comprovando-se que o agente se embebedou para praticar o ilícito ou assumir o risco de produzi-lo.
4. In casu, do exame da descrição dos fatos empregada nas razões de decidir da sentença e do acórdão do TJ/SP, não restou demonstrado que o paciente tenha ingerido bebidas alcoólicas no afã de produzir o resultado morte.
5. A doutrina clássica revela a virtude da sua justeza ao asseverar que “O anteprojeto Hungria e os modelos em que se inspirava resolviam muito melhor o assunto. O art. 31 e §§ 1º e 2º estabeleciam: 'A embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos, ainda quando completa, não exclui a responsabilidade, salvo quando fortuita ou involuntária. § 1º. Se a embriaguez foi intencionalmente procurada para a prática do crime, o agente é punível a título de dolo; § 2º. Se, embora não preordenada, a embriaguez é voluntária e completa e o agente previu e podia prever que, em tal estado, poderia vir a cometer crime, a pena é aplicável a título de culpa, se a este título é punível o fato”. (Guilherme Souza Nucci, Código Penal Comentado, 5. ed. rev. atual. e ampl. - São Paulo: RT, 2005, p. 243)
6. A reavaliação jurídica dos fatos postos nas instâncias inferiores não se confunde com o revolvimento do conjunto fático-probatório. Precedentes: HC 96.820/SP, rel. Min. Luiz Fux, j. 28/6/2011; RE 99.590, Rel. Min. Alfredo Buzaid, DJ de 6/4/1984; RE 122.011, relator o Ministro Moreira Alves, DJ de 17/8/1990.
7. A Lei nº 11.275/06 não se aplica ao caso em exame, porquanto não se revela lex mitior, mas, ao revés, previu causa de aumento de pena para o crime sub iudice e em tese praticado, configurado como homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB).
8. Concessão da ordem para desclassificar a conduta imputada ao paciente para homicídio culposo na direção de veículo automotor (art. 302, caput, do CTB), determinando a remessa dos autos à Vara Criminal da Comarca de Guariba/SP.
(HC 107801, Relator(a): CÁRMEN LÚCIA, Relator(a) p/ Acórdão: LUIZ FUX, Primeira Turma, julgado em 06-09-2011, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-196 DIVULG 11-10-2011 PUBLIC 13-10-2011 RTJ VOL-00226-01 PP-00573 RJTJRS v. 47, n. 283, 2012, p. 29-44)

Ao aspecto apresentado, a doutrina de Guilherme de Souza Nucci complementa:

Assim, quando o indivíduo, resolvendo encorajar-se para cometer um delito qualquer, ingere substância entorpecente para colocar-se, propositadamente, em situação de inimputabilidade, deve responder pelo que fez dolosamente – afinal, o elemento subjetivo estava presente no ato de ingerir a bebida ou a droga. Por outro lado, quando o agente, sabendo que irá dirigir um veículo, por exemplo, bebe antes de fazê-lo, precipita a sua imprudência para o momento em que atropelar e matar um passante. Responderá por homicídio culposo, pois o elemento subjetivo do crime projeta-se no momento de ingestão da bebida para o instante do delito.

Desenvolve a Exposição de Motivos da Parte Geral do Código Penal de 1940 a seguinte concepção: “Ao resolver o problema da embriaguez (pelo álcool ou substância de efeitos análogos), do ponto de vista da responsabilidade penal, o projeto aceitou em toda a sua plenitude a teoria da actio libera in

causa ad libertatem relata, que, modernamente, não se limita ao estado de inconsciência preordenado, mas se estende a todos os casos em que o agente se deixou arrastar ao estado de inconsciência” (nessa parte não alterada pela atual Exposição de Motivos). Com a devida vênia, nem todos os casos em que o agente “deixou-se arrastar” ao estado de inconsciência podem configurar uma hipótese de “dolo ou culpa” a ser arremessada para o momento da conduta delituosa. Há pessoas que bebem por beber, sem a menor previsibilidade de que cometeriam crimes no estado de embriaguez completa, de forma que não é cabível a aplicação da teoria da actio libera in causa nesses casos. De outra parte, se suprimirmos a responsabilidade penal 7 Em elaboração HC 107.801 / SP dos agentes que, embriagados totalmente, matam, roubam ou estupram alguém, estaremos alargando, indevidamente, a impunidade, privilegiando o injusto diante do justo. No prisma de que a teoria da actio libera in causa (“ação livre na sua origem”) somente é cabível nos delitos preordenados (em se tratando de dolo) ou com flagrante imprudência no momento de beber estão os magistérios de Frederico Marques, Magalhães Noronha, Jair Leonardo Lopes, Jürgen Baumann, Paulo José da Costa Júnior, Munhoz Neto, entre outros, com os quais concordamos plenamente. Destacamos a responsabilidade penal objetiva que ainda impregna o contexto da embriaguez voluntária ou culposa, tratando-as como se fossem iguais à preordenada (2005, p. 243).

Outrossim, a propósito, o legislador, no Código de Trânsito Brasileiro, com a alteração da Lei 11.705/2008 (Lei Seca), reconheceu, em seu artigo 291, § 1º, I e II, a possibilidade de lesão corporal culposa em cenários de casos de embriaguez do condutor e em casos de “rachas”.

Portanto, em casos de embriaguez ao volante com resultado morte, a mera constatação da embriaguez não implica automaticamente dolo eventual. Para a caracterização deste, é imprescindível a comprovação de que o agente se embriagou com a intenção de praticar o delito ou assumir o risco de produzi-lo. A ausência dessa intenção direciona a responsabilização para a esfera da culpa, na modalidade de homicídio culposos na direção de veículo automotor, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

3.3 IMPLICAÇÕES JURÍDICAS NO CTB E CPB, BEM COMO SUAS PARTICULARIDADES

Embora o Código Penal e o Código de Trânsito tenham como objetivo final a proteção de bens jurídicos relevantes, suas abordagens e focos de atuação no contexto do trânsito são distintos, gerando implicações jurídicas específicas e demandando uma análise cuidadosa de suas particularidades.

Para uma análise aprofundada das implicações jurídicas, exploremos os crimes relacionados ao trânsito previstos no CTB e no CPB, elucidando suas interconexões:

A priori, temos o homicídio como uma das infrações penais que mais despertam interesse, consequência de uma mistura de sentimentos (GREGO, 2010, p.130). No destrinchar da letra da lei, assim o Código Penal estipula:

Homicídio simples

Art. 121. Matar alguém:

Pena - reclusão, de seis a vinte anos (BRASIL, 1940).

Uma breve descrição que, para Rogério Greco, o homicídio simples apresenta a redação mais sucinta dentre os tipos penais incriminadores. Com uma estrutura que é simplificada no núcleo de “matar” e o elemento fim “alguém”. Assim sendo, “matar” é cessar a vida, alguém, por sua vez, refere-se algum humano vivo (2010, p. 131).

Em casos de acidente de trânsito, o crime de homicídio ocorre normalmente no Código Penal para os casos em que o condutor/autor ter agido com dolo. Entretanto, se o crime for cometido por culpa, em favor do princípio da especialidade da lei, a qual explica que a lei específica prevalece diante da lei geral, o código utilizado será o CTB, no que diz:

Art. 302. 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 (BRASIL, 2012).

Em maneira equivalente, o crime de lesão corporal também apresenta essa distinção, no Código de Trânsito Brasileiro, apenas é descrito o crime em sua forma culposa. Assim sendo, quando uma pessoa provoca uma lesão corporal em outra enquanto dirige um veículo automotor, a pena prevista é de detenção de 6 meses a 2 anos. É importante ressaltar que, caso seja cometido com dolo, o Código Penal será o atuante.

Sobre o crime em sua natureza primordial, Néelson Hungria aborda:

O crime de lesão corporal consiste em qualquer dano ocasionado por alguém, sem *animus necandi*, à integridade física ou a saúde fisiológica ou mental) de outrem. Não se trata, como o *nomen juris* poderia sugerir *prima facie*, apenas do mal infligido à inteireza anatômica da pessoa. Lesão corporal compreende toda e qualquer ofensa ocasionada à normalidade funcional do corpo ou organismo humano, seja do ponto de vista anatômico, seja do ponto de vista fisiológico ou psíquico. Mesmo a desintegração da saúde mental é lesão corporal, pois a inteligência, a vontade ou a memória dizem com a atividade funcional do cérebro, que é um dos mais importantes órgãos do corpo. Não se concebe uma perturbação mental sem um dano à saúde, e é inconcebível um dano à saúde sem um mal corpóreo ou uma alteração do corpo. Quer como alteração da integridade física, quer como perturbação do equilíbrio funcional

do organismo (saúde), a lesão corporal resulta sempre de *violência* exercida sobre a pessoa. (HUNGRIA, 1958, p. 313).

E ainda, para os casos do crime de omissão de socorro no trânsito, a aplicabilidade é utilizada somente com o embasamento do Código de Trânsito Brasileiro, com penas mais rigorosas para fatos relacionados no trânsito do que seria no Código Penal:

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: (Vide ADC 35)

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL, 1940).

Ainda sobre a temática, Rogerio Greco faz um breve comentário sobre o crime de omissão de socorro:

O fato de vivermos em sociedade implica uma série de direitos e deveres de uns para com os outros. É melhor que seja assim. Mesmo que pensemos egoisticamente somente em nossos direitos, fato é que, determinadas situações seremos chamados a agir até mesmo contra a nossa vontade. Existe um dever maior, necessário não somente ao convívio social, mas à manutenção da própria sociedade em si, que é o dever de *solidariedade*.

Como não podemos contar com a boa vontade de todos, faz-se necessário normatizar esse dever de solidariedade esclarecendo, em algumas situações quando devemos agir sob pena de sermos responsabilizados criminalmente por nossa inação. O fato de virarmos as costas ao nosso semelhante, que vive um momento de perigo não criado por nós, será objeto de reprimenda penal. Assim é o caso do delito de omissão de socorro (GRECO, 2010, p. 341).

Por fim, há de se falar do crime de dano, que dessa vez, só está situado no Código Penal, ou seja, apenas seria possível admitir este crime em casos de dolo. Entretanto, em um cenário prático, incorrer em um acidente de trânsito, apenas com intuito de *destruir, inutilizar ou deteriorar coisa alheia* é algo naturalmente inviável pois, em um sinistro, são ambos veículos que ficam estragados, não há como provocar a destruição de um veículo sem que o seu próprio bem também não fosse atingido. Logo, não aplicado para este estudo.

3.3.1. Aos demais crimes do CTB envolvendo o perigo de dano abstrato

O último tópico a ser abordado nessa monografia, no âmbito de responsabilidade penal, é acerca do perigo de dano abstrato, que é conforme, em grande parte, aos demais crimes estipulados pelo CTB.

Como Fernando Capez aduz, os crimes de perigo ocorrem com apenas a consumação, a conduta do agente, sem necessidade de resultado ou lesão (2019, p.354).

Para Pierpaolo Cruz Bottini, os crimes de perigo abstrato são válidos e constitucionais, contanto que o juiz constate que, na situação específica, aquela conduta particular possuía capacidade para lesar ou ameaçar o bem jurídico tutelado pela norma penal, e que não era totalmente irrelevante.

Assim, não se resume a uma simples ação, mas demanda uma concretude (BOTTINI, 2012). Em exemplo, está dirigir veículo automotor sem habilitação em local ermo, a natureza do tipo penal é resguardar a segurança das pessoas no contorno só que, em casos aonde não há ninguém próximo, o risco, a capacidade lesiva da conduta, desaparece.

Acerca deste instituto, vejamos alguns crimes que o Código de Trânsito Brasileiro apresenta:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística ou ainda de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente, gerando situação de risco à incolumidade pública ou privada: (Redação dada pela Lei nº 13.546, de 2017) (Vigência)

Penas - detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa (BRASIL, 2012).

4- UMA VISÃO DA REALIDADE BRASILEIRA

4.1 UMA ANÁLISE CONCRETA DAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE CULMINAM EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO

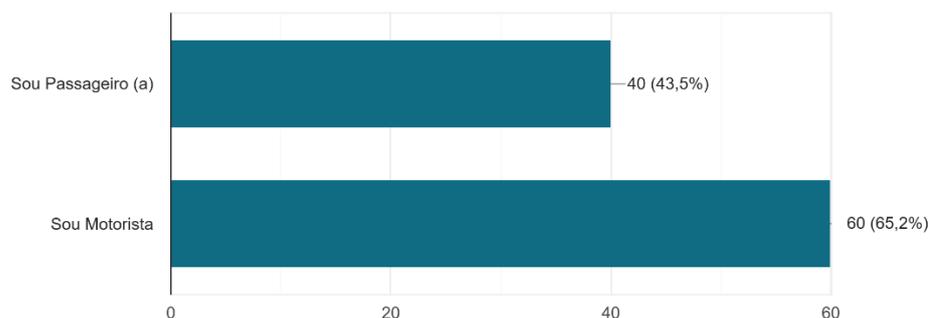
Dentre as circunstâncias fáticas que podem causar um acidente, esta pode ser dividida em fatores humanos, veicular, ambientais e sociais (BOSCH, 2023).

Durante a realização desta monografia, foi realizada uma pesquisa com várias pessoas, os quais foram questionadas acerca de sua visão sobre a segurança do trânsito brasileiro.

Primeiro, foi perguntado se os participantes eram, na maioria das vezes, passageiro(a) ou motorista:

Você, normalmente, é passageiro(a) ou motorista?

92 respostas



Em seguida, foi questionado se na visão deles, eles consideram se o trânsito brasileiro é seguro ou não:

Você acha que o trânsito é seguro?

92 respostas



Como se observa, a percepção temporal da segurança viária ecoa a depender das variações dinâmicas que caracterizam o tráfego. Nos horários de maior movimento, a concentração de veículos, a urgência e o estresse podem criar um ambiente mais propício a comportamentos arriscados e, conseqüentemente, a uma sensação de menor segurança. Por outro lado, a diminuição do fluxo em outros períodos não garante automaticamente a segurança, podendo ser contrabalanceada por fatores como a visibilidade precária ou até mesmo questões de segurança pública em certas áreas durante a noite.

Sobre os comentários envolvendo a pergunta, os entrevistados disseram:

A todo devemos estar sempre alerta, pode ser um buraco na pista, algum animal na rua alguma atitude de outra pessoa que sempre devemos pensar e observar para que não ocorra nenhum acidente.

Todos buscam priorizar as suas necessidades, desrespeitando os direitos dos outros e agindo de forma agressiva para conseguirem o que querem do jeito e na hora que desejam.

O veículo na minha concepção é uma arma e totalmente mortal quanto uma arma, qualquer piscada, qualquer falta de atenção, qualquer pressa pode tirar a vida de um ser. Eu particularmente dirijo porque preciso e me dá liberdade, mas se pudesse escolher escolheria viver bem longe da cidade e não dirigir mais porque dói em mim quando vejo certos momentos de falta de atenção, mesmo que eu me dê 100%, mesmo que eu faça o meu melhor, não é suficiente quando se trata de colocar em risco seres humanos, que tem família e que tem que voltar pra suas famílias no final do dia e ver que muitos não voltam. E digo não só seres humanos, mas animais também que muitas vezes são vítimas da imprudência humana.

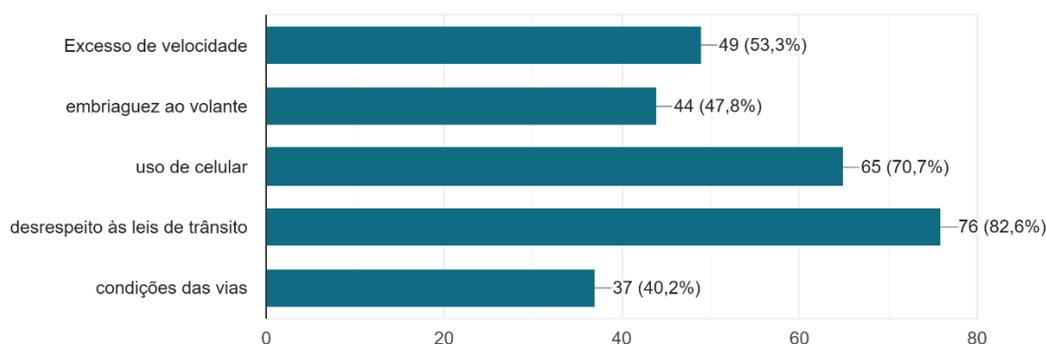
Eu ando de moto e frequentemente os carros tentam me ultrapassar de forma imprudente, muitas vezes me pressionando para sair do caminho. Preciso estar sempre atenta e dirigir por mim e pelos outros, pois muitos motoristas não dão seta, freiam bruscamente e, quando veem uma moto menor, assumem que devemos ceder espaço para eles passarem.

O goiano não respeita as regras de trânsito. Como possuem uma relação visceral com seu carro, acham-se os donos de todos os direitos. Não saber usar a seta, fato que já virou meme nacional, eh só um exemplo. Não sabem, não conhecem e portanto desrespeitam as regras do CBT.

Ainda, devido a repercussão, foi perguntado quais são os principais fatores que ocasionam os acidentes de trânsito no Brasil:

Na sua opinião, quais são os principais fatores que ocasionam os acidentes de trânsito no Brasil?

92 respostas



Como é visto, as respostas são bem diversas e um forte componente comportamental nos sinistros. Embora as condições das vias também sejam apontadas, a ênfase recai sobre as atitudes de risco dos condutores, em relação ao desrespeito que cometem e o uso de celular.

As pessoas entrevistadas justificaram suas respostas com os seguintes fundamentos:

Todas as opções, as condições das vias brasileiras são péssimas, motoristas não respeitam as leis básicas de trânsito como parada obrigatória, furando sinais, fora aqueles que mexem ao celular enquanto dirigem ou os que consomem bebidas alcoólicas e mesmo assim dirigem

Em ordem das questões que eu marquei:

-O excesso de velocidade, a pressa de estar sempre atrasado ou de querer sempre chegar ao destino final, tudo isso fecha os nossos olhos para que não vejamos o que está em nossa frente. Porque não saímos 2h mais cedo? Porque não nos sacrificamos em algumas horas mais cedo para não colocar em risco a vida uns dos outros? Egoísmo? Porque nós sempre tentamos sair no limite? Egoísmo? Acho que não é egoísmo, porque uma pessoa que vive assim nem nela mesma ela pensa, porque se pensasse cuidaria melhor do seu corpo, da sua vida. Mas de certa forma eu entendo, o problema da pressa está ligado também a rotina do trabalhador, rotina maçante e difícil, entre contas a pagar, sem horário para descansar ou passar com a família, estamos sempre com pressa de chegar. Isso é triste.

-Embriaguez: não tenho muito o que falar porque não conheço o assunto além do que já nos jornais. Mas sei que deveria ter uma fiscalização mais dura e penas mais severas para este crime

-Uso de celular: o que dizer desta epidemia silenciosa onde todos estão 24h por dia em telas, a tristeza do século fazer parte disso, e não serei hipócrita em não admitir meu erro porque também faço parte disso e estou me esforçando para mudar, mas é triste sem tamanho

-Desrespeito às leis de trânsito acredito que seja um resumo de todos os tópicos anteriores juntos. Punições mais severas, um maior número de radares e aumento nos valores das multas, tal como maior fiscalização seria de muita ajuda a combater

Talvez o principal fator responsável pelos acidentes de trânsito seja a falta de atenção e paciência dos motoristas, obviamente q a falta de logística do trânsito contribui para isso, mas o total desrespeito dos motoristas com as leis e sinalizações é o principal fator

responsável pelos acidentes. Com todo mundo estando com pressa para chegar ao seu destino logo, ninguém tem paciência para respeitar o espaço e o momento dos outros motoristas e pedestres

Devido a globalização, o uso de tecnologia é cultuado de uma forma tão expressiva que os próprios carros já trazem multiplayer enormes que substituem o uso do celular, mas não deixam de redirecionar o foco do trânsito para si, o que torna maior o risco de acidentes

Adiante, foi sugerido opinar sobre a legislação de trânsito brasileira, será que ela é adequada? Ela é suficiente para cumprir com a demanda? O que os entrevistados mudariam?

Na teoria ela é ótima. Acredito que penalidades mais rígidas sejam necessárias para, ao menos, coibir atitudes imprudentes. Além de minimizarem a sensação de impunidade para aqueles que cometem tais crimes.

Eu acho que a lei deveria ser mais rigorosa com o infrator, principalmente em acidentes em que ele cause alguma morte ou invalidez permanente.

É adequada, mas precisa ser aprimorada.

Somente a lei não é capaz de garantir um trânsito seguro. Há de convir que a cultura, a moral e a ética precisam também ser repensadas. Em uma sociedade minimamente decente e civilizada, um trânsito seguro é o básico, e isto não será alcançado somente por meio da lei

As pessoas precisam ser reeducadas por meio de políticas públicas que promovam a educação consciente tanto na esfera privada (casa e trabalho) quanto no social (trânsito)

Tem muita coisa na nossa legislação de trânsito que pode ser melhorada, como o limite de velocidade em determinadas vias, o tempo entre um sinal vermelho e um sinal verde, a adequação de faixas de ciclistas, de ônibus e de pedestres, principalmente nas grandes metrópoles, o que deve estar em confluência com o plano diretor da cidade, além da adequação das ruas, avenidas, asfaltos, colocando requisitos mínimos para que cidades possam suportar o volume de trânsito que ela possui.

A legislação de trânsito no Brasil é rígida, mas sua efetividade é prejudicada pela falta de fiscalização e cumprimento. Melhorias poderiam incluir maior fiscalização, educação no trânsito desde cedo, penas mais severas para condutas de risco e investimentos em infraestrutura viária.

Bem como é visto, a pesquisa traça um panorama preocupante do trânsito brasileiro, onde a percepção de insegurança é notável e fortemente atrelada a fatores comportamentais.

A recorrência de relatos sobre a necessidade de "dirigir por si e pelos outros" sintetiza a falta de confiança na conduta alheia e a sensação de vulnerabilidade constante no trânsito brasileiro. Em suma, a pesquisa aponta para uma cultura de trânsito que carece de maior civilidade, respeito às normas e fiscalização eficaz, sendo a mudança de comportamento dos condutores um ponto crucial para a melhoria da segurança viária no país.

Agora, quais formas seriam possíveis para reverter essa situação? Atingir uma reversão desse cenário caótico?

4.2 MÉTODOS E AÇÕES POSSÍVEIS PARA ATINGIR UMA EFICIENTE PREVENÇÃO

Questionados, também foi questionado sobre quais são as medidas mais eficazes para prevenir os acidentes de trânsito. Diante disso, surgiu o gráfico:



Além disso, argumentaram sobre:

A medida mais eficaz seria a educação. Esta é a chave para qualquer solução oriunda de uma sociedade que trata a segurança e as leis de trânsito (CTB) com leviandade e com vícios (oposto de virtude). A punição rigorosa fica fora de questão, pois gera revolta a medida que o patrimônio é “usurpado”(por uma interpretação leiga da parte infratora),pois “O homem esquece mais facilmente a morte do pai que a perda do patrimônio” -Nicolau Maquiavel. Essa revolta pode se agravar em detrimento das vias, gerando uma reação irascível a quem a sofre(condutor), pois o mesmo contribui com as normas tributárias nacionais, estaduais e municipais para a finalidade estrutural das vias públicas.

Campanhas que abordem diretamente as pessoas fazendo as refletir e colocando seus familiares como pessoas que estão no lugar das vítimas em acidentes, não sei como explicar melhor porque tenho que ir fazer outra coisa, mas uma campanha que fizesse o outro refletir sobre isso seria algo que tocaria e a faria repensar. Mas no mais eu acho que a fiscalização tal como multas altíssimas, mais câmeras, radares, contribuiria muito para a diminuição dos acidentes.

Pela dificuldade na melhoria da infraestrutura, por ser talvez o fator mais difícil de se alcançar, pela incompetência do nosso sistema político, logístico, municipal, estadual e governamental, talvez a via mais fácil e eficaz seja a educação dos motoristas, juntamente com campanhas de conscientização, pois mesmo que a estrutura continue ruim, podemos evitar grande parte dos acidentes, se todos respeitarem as leis e as sinalizações de trânsito.

A prevenção de acidentes de trânsito depende da educação, fiscalização, infraestrutura e conscientização. A educação forma motoristas mais responsáveis, enquanto a fiscalização rigorosa coíbe infrações. Melhorias na infraestrutura, como sinalização e manutenção de

vias, reduzem riscos, e campanhas de conscientização ajudam a mudar comportamentos imprudentes. A combinação dessas medidas é essencial para um trânsito mais seguro.

Em goiania foram criadas diversas campanhas de conscientização super “pesadas” , demonstrando o cru dos acidentes, acredito que essas cenas chamativas criam um maior impacto no público. Além de que, a educação do trânsito deveria ser algo embutido no plano de ensino das escolas.

A fiscalização é seletiva, geralmente em bairros mais pobres e/ou para infrações de menor potencial, e a maioria dos motoristas na cidade nem sabem quais são as atitudes corretas. Em autoescolas, os ensinamentos são falhos, pulando etapas importantes e reforçando hábitos inúteis, com até exames psicotécnicos sem qualquer respaldo pela comunidade científica e logicidade, instrutores que aprovam por dó, coerção ou até mesmo suborno. Mas infelizmente, vai muito além das falhas no trânsito e de seus ensinamentos, vem de uma cultura inadequada no país e a falta de investimento propício em educação há décadas, um problema muito profundo.

Acho que não tem como escolher só uma opção. Todas as opções devem ser feitas, com a maior dedicação possível por parte das áreas competentes. Todas são importantes e cumprem um papel fundamental na formação de uma sociedade mais segura e consciente.

A prevenção de acidentes de trânsito depende da educação, fiscalização, infraestrutura e conscientização. A educação forma motoristas mais responsáveis, enquanto a fiscalização rigorosa coíbe infrações. Melhorias na infraestrutura, como sinalização e manutenção de vias, reduzem riscos, e campanhas de conscientização ajudam a mudar comportamentos imprudentes. A combinação dessas medidas é essencial para um trânsito mais seguro.

Todas são importantes, mas a fiscalização rigorosa e a educação no trânsito são as mais eficazes a curto e longo prazo. A fiscalização coíbe infrações e reduz comportamentos de risco, enquanto a educação forma condutores mais responsáveis. Além disso, melhorias na infraestrutura e campanhas de conscientização complementam essas ações, tornando o trânsito mais seguro.

Em acordo com o debatido na pesquisa, resulta-se o seguinte entendimento, com a "fiscalização rigorosa" e a "educação no trânsito" liderando as respostas como as medidas mais eficazes. Essa combinação sugere um reconhecimento de que tanto a coerção quanto a conscientização são cruciais para promover um comportamento mais seguro. Enquanto que, as "campanhas de conscientização", embora mencionadas, parecem ter um peso menor na percepção de eficácia, talvez sugerindo que, por si só, não são suficientes para gerar mudanças comportamentais profundas.

As justificativas reforçam essa visão integrada. Muitos acreditam que a educação é a base para uma sociedade mais empática e responsável no trânsito, idealmente ensinada desde a infância. No entanto, há um ceticismo quanto à capacidade da educação isolada de mudar hábitos já enraizados, defendendo-se a necessidade de uma fiscalização rigorosa para aqueles que persistem em infringir as leis.

Para tanto, a ideia de que "mexer no bolso" do infrator é uma forma eficaz de promover a conformidade também é recorrente. Ou seja, através de métodos envolvendo a coerção, os resultados envolvendo a segurança do trânsito aumentariam.

Em suma, a prevenção de acidentes de trânsito como um problema complexo que exige uma atuação coordenada em diversas frentes. Mas, a combinação de uma educação de qualidade, uma fiscalização implacável para coibir infrações, uma infraestrutura viária segura e campanhas de conscientização impactantes, todos de forma cumulativa, não só parecem, mais são o caminho mais promissor para reduzir a alarmante estatística de acidentes no Brasil.

CONCLUSÃO

Pois bem, vemos que a monografia apresentou a complexa teia da responsabilização jurídica nos acidentes de trânsito, com o intuito de contribuir para a reflexão e o debate acerca desse tema que envolve um grande problema social. Por intermédio das análises, constatou-se a intrincada relação entre as esferas civil e penal, cada qual com seus pressupostos, objetivos e consequências para os envolvidos nos sinistros.

A exploração teórica permitiu evidenciar que a responsabilização civil, calçada na reparação dos danos materiais, morais e estéticos sofridos pela vítima, opera sob as modalidades subjetiva e objetiva, com a culpa como regra geral e o risco como exceção em determinadas situações, como as envolvendo o Estado e prestadores de serviços públicos. A demonstração dos elementos essenciais para a imputação da responsabilidade civil – conduta humana, culpa (em suas diversas formas), nexo causal e dano – sublinhou a necessidade de um estudo aprofundado do caso fático e da comprovação dos requisitos legais para a justa indenização.

No âmbito penal, a monografia abordou a responsabilização por condutas que transcendem a mera infração administrativa, tipificando crimes de trânsito com sanções que visam punir o agente e, em certa medida, dissuadir futuras condutas negligentes, imprudentes ou imperitas. A distinção entre dolo e culpa, bem como as nuances entre dolo eventual e culpa consciente, revelou a importância da análise do elemento subjetivo do condutor para a correta aplicação da lei penal.

A análise da realidade brasileira escancarou a dimensão do problema dos acidentes de trânsito, suas causas multifacetadas e as graves consequências sociais e econômicas que deles decorrem. Bem como, suscitou a opinião pública sobre os acidentes de trânsito, uma discussão sobre formas, métodos e ações que poderiam ser usadas de maneira preventiva, um reforço da necessidade de uma união da sociedade, do poder público e dos indivíduos para a construção de um trânsito mais seguro e humanizado.

Em suma, esta pesquisa demonstrou a essencial articulação entre a responsabilidade civil e penal nos casos de acidentes de trânsito. Como ambas as esferas jurídicas desempenham papéis cruciais na busca por justiça, seja através da reparação dos danos à vítima, seja pela punição do agente causador. A compreensão aprofundada das normas legais, dos institutos jurídicos e da realidade fática é fundamental para a aplicação eficaz do direito e para a promoção de um ambiente viário mais seguro e responsável. Por fim, espera-se que esta monografia contribua, de alguma forma, para a melhor cognição da sociedade no geral sobre a gravidade dos sinistros, maneira de como preveni-los e formas de minimizar as tragédias que

assolam o trânsito brasileiro. Não é uma trajetória fácil, mas soluções só vem por meio de um processo árduo e dificultoso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTINI E FILHO, Cairo Augusto Baptista e Rogerio Valdir Velho. Diferença entre dolo eventual e culpa consciente. 2013. Disponível em: <https://www.unifeg.edu.br/revista/artigos-docentes/2013/v2-n2/Cairo-Augusto-Baptista-Albertini-e-Rogerio-Valdir-Velho-Filho-Diferenca-entre-dolo-eventual-e-culpa-consciente.pdf>. Acesso em: 04/12/2024.

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro (CTB). 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 04/12/2024.

BRASIL, Código Penal Brasileiro (CPB). 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 21/04/2025.

BRASIL, Código Civil Brasileiro (CCB). 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 21/04/2025.

BOSCH. Acidentes de trânsito: principais causas e soluções de um problema que gera 1 morte no Brasil a cada 15 minutos. Bosch. 2023. Disponível em: <https://www.bosch.com.br/noticias-e-historias/mobilidade/acidentes-de-transito-principais-causas-e-solucoes/>. Acesso em: 12/11/2024.

BOTTINI, Pierpaolo Cruz. Crimes de perigo abstrato não são de mera conduta. Conjur. 2012. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2012-mai-29/direito-defesa-crimes-perigo-abstrato-nao-sao-mera-conduta/>. Acesso em: 12/11/2024.

CAMARA DOS DEPUTADOS, Trânsito Brasileiro Setenta e um anos de vigência do Primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941). Camara.Leg. Disponível em: https://www.camara.leg.br/internet/agencia/pdf/relatorio_pesquisa_transito.pdf. Acesso em: 21/04/2025.

CASTRO, Cláudio G S. Lei de Talião: Uma reflexão sobre seu papel na equiparação e tipos de escravidão ao longo da história. Jusbrasil. 2023. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/lei-de-taliao-uma-reflexao-sobre-seu-papel-na-equiparacao-e-tipos-de-escravidao-ao-longo-da-historia/2036227384>. Acesso em: 21/04/2025.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de Responsabilidade Civil. 2. ed., 3. tir. São Paulo. Editora Malheiros, 2000.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL. CJF-Enunciados. Jornada de Direito Civil – Enunciado 443. Brasília/DF: V Jornada de Direito Civil, 2012. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/356>. Acesso em: 21/04/2025.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL. CJF-Enunciados. Jornada de Direito Civil - Enunciado 550. Brasília/DF: Vi Jornada de Direito Civil, 2013. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/621>. Acesso em: 21/04/2025.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro. 12 Ed. São Paulo: Saraiva, 1998+.

DJAMDJIAN, Carlos Eduardo Dias Djamdjian. O que são os crimes de trânsito e suas consequências? Migalhas. 2023. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/388589/o-que-sao-os-crimes-de-transito-e-suas-consequencias>. Acesso em: 04/12/2024.

DUARTE, Brenda. Maior Amarelo 2024: taxa de mortalidade no trânsito brasileiro aumentou 2,3% no último ano. Unilest. 02 de maio de 2024. Disponível em: <https://unileste.catolica.edu.br/portal/maio-amarelo-2024-taxa-de-mortalidade-no-transito-brasileiro-aumentou-23-no-ultimo-ano/>. Acesso em: 02/10/2024.

FREIRE, Denyse. Responsabilidade civil automobilística: a caracterização do homicídio doloso na direção de veículo automotor. Jusbrasil. 2024. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/responsabilidade-civil-automobilistica-a-caracterizacao-do-homicidio-doloso-na-direcao-de-veiculo-automotor/2469155463>. Acesso em: 02/10/2024.

FUGA, Bruno Augusto Sampaio. Acidentes de Trânsito: Responsabilidades Civil e Danos Decorrentes, 4. ed, Londrina: Thoth, 2018.

FUNICHELLO, Gabriel. Responsabilidade civil em acidentes de trânsito no Brasil. Jusbrasil. 2023. Disponível em : <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/responsabilidade-civil-em-acidentes-de-transito-no-brasil/1836264140>. Acesso em: 02/10/2024

HUNGRIA, Néelson. *Comentários ao código penal*. 4. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1958.

MASCARENHAS, Roziele Araújo da Paixão. A Aplicação da Lei Penal nos Casos de Crime de Trânsito: Perspectivas de Dolo e Culpa. 2022. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/redu/article/download/7728/4570>. Acesso em: 02/10/2024.

MARQUES, José Frederico. *Tratado de direito penal*. Campinas, Bookseller, 1991, v.2.

MORAES e PANTOJA, SILVIO NAZARENO DE MORAES E MARILENE SOUSA PANTOJA. Crimes de Trânsito: A aplicação das penas de lesão corporal dolosa e culposa na direção de veículo automotor. Observatório. 2024. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1ndKQ5t7co7mryrrH9JimAy71Lpc11ck9/view>. Acesso em: 04/12/2024.

NUCCI, Guilherme de Souza. Manual de Direito Penal: parte geral e parte especial, ed.3.^a São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2007, v.1, página 225.

NUCCI, Guilherme de Souza. Código Penal Comentado, 5. ed. rev. atual. e ampl. - São Paulo: RT, 2005.

PENA, Rodolfo F. Alves Pena. Transportes na Era da Globalização. Mundoeducação. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/transportes-na-era-globalizacao.htm>. Acesso em: 25/11/2024.

RADIO USP. Acidentes de trânsito no Brasil, um problema de saúde pública. *Jornal da Usp*. 2018. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/acidentes-de-transito-no-brasil-um-problema-de-saude-publica/>. Acesso em: 12/11/2024.

RODRIGUES, S. Direito civil: responsabilidade civil. 15. ed. São Paulo: Saraiva. 1997. v. 4.

SANTOS e NERES, Elias Bruno de Almeida Santos e Sinara Severo Neres. Responsabilidade Civil nos Acidentes de Trânsito. *Multivix*. 2022. Disponível em: <https://multivix.edu.br/wp-content/uploads/2022/04/revista-universo-academico-v30-n01-artigo02.pdf>. Acesso em: 25/11/2024.

SENATRAN. Ministério dos Transportes. Presidência da República (GOV). 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-senatran/frota-de-veiculos-2025>. Acesso em: 21/04/2025.

TARTUCE, Flávio. Manual do direito civil: volume único. 5. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2015.

TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único. 7. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro. Editora Forense, 2017.

TJDFT. Dano emergente x Lucros Cessantes. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/edicao-semanal/dano-emergente-x-lucros-cessantes>. Acesso em: 21/04/2025.

TJDFT. Causas de exclusão da ilicitude/legítima defesa. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/consultas/jurisprudencia/jurisprudencia-em-temas/a-doutrina-na-pratica/causas-de-exclusao-da-ilicitude/legitima-defesa>. Acesso em: 21/04/2025.

VIAS SEGURAS. Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito. Vias Seguras. 2020.
Disponível em: http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais.
Acesso em: 21/04/2025.