

RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTES DE TRÂNSITO E A POSSIBILIDADE DE APLICAÇÃO DA TEORIA DO RISCO EM PROL DA VÍTIMA*

OLIVEIRA, Maria Gabriela Sartorelli

Faculdade Santa Lúcia
gaby.sartorelli@hotmail.com

SARTORI, Marcelo Vanzella

Faculdade Santa Lúcia
vanzellasartori@hotmail.com

RESUMO

A responsabilidade civil (diferente da responsabilidade penal) atribui ônus de reparação de dano causado por alguém ou algo, a outrem. Na esfera civil há a subdivisão em responsabilidade civil contratual e extracontratual, possuindo como pressupostos para a sua existência o dano (moral e/ou material), a culpa e o nexo de causalidade entre dano e culpa. Também classifica-se a responsabilidade civil subjetiva (elemento principal é a culpa do agente) e objetiva (onde não se faz necessária a prova de culpa). Este estudo trata em especial da responsabilidade civil em acidentes de trânsito, dando ênfase à responsabilidade do condutor e também às teorias aplicadas aos acidentes de trânsito no que tange ao direito à indenização da vítima, conforme as teorias da culpa (com base na responsabilidade subjetiva adotada como regra no direito brasileiro, e a da teoria objetiva assentada na teoria do risco, a qual isenta a vítima de fazer prova quanto à responsabilidade do condutor). É certo que sobredita teoria vem sendo observada no contexto de acidentes de trânsito no Brasil após doutrinadores perceberem que a teo-

* Este artigo é parte integrante de Trabalho de Conclusão de Curso defendido em novembro de 2011 pela discente Maria Gabrieli Sartorelli Oliveira, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade Santa Lúcia, sob orientação de Prof. MSc. Marcelo Vanzella Sartori.

ria adotada como regra não se fazia suficiente para proteção das vítimas (que muitas vezes ficam sem a devida indenização de seus prejuízos pela dificuldade na produção de provas). Para esta teoria basta apenas a verificação de nexos causal do agente e do dano sofrido, onde o presente estudo enfrenta esta vertente de dispositivos que mostra o posicionamento de doutrina e jurisprudência pátria, no sentido de observar um novo caminho a ser seguido, visando cada vez mais a proteção das vítimas de trânsito.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade civil; acidentes de trânsito; teoria objetiva; teoria do risco.

INTRODUÇÃO

O tema referente à responsabilidade civil em acidentes de trânsito tem assumido grandes proporções no Brasil, já que o uso de veículos automotores conduzidos tanto por profissionais que se utilizam de automóvel como objeto de trabalho, quanto para os usuários do dia-a-dia, fazendo desses veículos sua principal fonte de locomoção.

De acordo com essa tendência de crescimento é inevitável não se falar em responsabilidade civil dos condutores, pois trata-se de tema de grande relevância para os estudiosos e para o profissional do direito. Para tratar de responsabilidade civil se faz necessário uma análise da culpa, do risco, do nexo de causalidade e dos danos, observados pela ótica do dinamismo da vida em todos os seus aspectos – econômicos, filosóficos, sociais – que implicam em mudanças de rumo e pensamentos a respeito do assunto ao longo dos anos.

Diante das transformações sociais e das mudanças na forma de vida da população, observa-se a responsabilidade civil principalmente no campo automobilístico, avaliando-se os novos caminhos seguidos pelos juristas que, de forma a se adequar à sobreditas mudanças sociais, adotam a teoria objetiva assentada na ideia de risco, para assim melhor proteger as vítimas de acidentes automobilísticos. Em diversas situações estas pessoas têm dificuldades em produzir provas do dano sofrido, conforme necessidade de aplicação da teoria subjetiva.

Por esse motivo, respeitando as diversas opiniões subjetivistas a respeito do tema, mas com uma visão voltada para o estudo da responsabilidade civil objetiva, verifica-se a possibilidade, nos dias atuais, de aplicação

da teoria objetiva aos casos de acidentes de trânsito causados por aqueles que exploram atividades que, por sua natureza, geram riscos aos direitos de outrem. Nesta vertente objetivista evidencia-se por levantamento doutrinário e jurisprudencial somente a necessidade da verificação denexo causal do agente e do dano sofrido.

O estudo enfrenta esta vertente de dispositivos que mostra o posicionamento de doutrinadores e jurisprudência pátria no sentido de observar um novo caminho a ser seguido, visando cada vez mais a proteção das vítimas de acidentes de trânsito.

2. RESPONSABILIDADE CIVIL

A origem do vocábulo responsabilidade, com base em levantamento histórico, deriva do verbo latino *respondere*, de *spondeo*, o qual correspondia a antiga obrigação contratual do direito quiritário romano, pela qual o devedor se vinculava ao credor nos contratos verbais, por intermédio de pergunta e resposta (*spondesne mihi dare Centum? Spondeo, ou seja prometes me dar um cento? Prometo*) (LOPES, 1962 *apud* DINIZ, 2007).

Portanto, a ideia de responsabilidade está sempre ligada à ideia de responder por algo, no qual, segundo Savatier (1939) *apud* Rodrigues (2003, p. 6) a responsabilidade civil é “a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam”.

Rodrigues (2003) defende que o problema em foco na responsabilidade civil é o de saber se o prejuízo experimentado pela vítima deve ou não ser reparado por quem o causou, e em que condições e de que maneira será tal prejuízo reparado.

Já ao definir a responsabilidade civil, Gonçalves (2011, p. 22), após deter-se nas diversas definições ofertadas por outros doutrinadores, leciona que ela é:

[...] parte integrante do direito obrigacional, pois a principal consequência da prática de um ato ilícito é a obrigação que acarreta, para o seu autor, de reparar o dano, obrigação esta de natureza pessoal, que se resolve em perdas e danos. [...]

Diante das definições acima mencionadas entende-se que a responsabilidade civil corresponde ao dever de determinado sujeito de reparar o prejuízo sofrido por outrem, estando esta vinculada à ideia de reparar o dano causado, trazendo a restauração de equilíbrio ou indenizando-se a vítima,

como forma de diminuir o prejuízo, seja ele de ordem moral ou patrimonial (GONÇALVES, 2011).

2.1 DISTINÇÃO ENTRE RESPONSABILIDADE E OBRIGAÇÃO

Há, no ordenamento jurídico brasileiro, a utilização dos termos obrigações e responsabilidade, os quais, embora aparentem de imediato ter sentido próximo, apresentam diferenças.

Segundo Gonçalves (2011):

[...] Obrigação é o vínculo jurídico que confere ao credor o direito de exigir do devedor o cumprimento de determinada prestação, correspondendo a uma relação de natureza pessoal, de crédito ou débito, de caráter transitório cujo objeto consiste em uma prestação economicamente aferível. [...]

Referido autor destaca ainda um ponto importante da obrigação, que é o fato desta nascer de diversas formas, devendo ser cumprida de maneira espontânea. Quando isto não ocorre sobrevém o inadimplemento da obrigação, passando-se a partir de então a ocorrer a responsabilidade. Neste sentido, surge responsabilidade quando o devedor não cumpre a sua obrigação de forma espontânea, sendo a mesma consequência jurídica patrimonial do descumprimento da relação obrigacional. Contudo, mesmo existindo a correlação entre ambas uma pode existir sem a outra, como nos casos de obrigação sem responsabilidade (Exemplo: fiador, que é responsável pelo pagamento do débito afiançado etc.).

2.2 RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL

O termo responsabilidade traz a ideia de segurança, de garantia da restituição ou compensação do bem sacrificado. A distinção entre responsabilidade civil e penal, começou a existir de forma singela a partir da *Lex Aquilia*, já que no surgimento do conceito de responsabilidade entre os romanos não havia nenhuma distinção entre ambas. A partir da *Lex Aquilia* começou a existir uma pequena distinção entre as responsabilidades civil e penal. Apesar de a responsabilidade continuar sendo penal, a indenização pecuniária passou a se fazer presente como forma de sanção a atos lesivos para criminosos (GONÇALVES, 2011).

Dias (1997, p. 8) *apud* Gonçalves (2011, p. 41) discorreu sobre a distinção entre responsabilidade civil e penal, apontando que:

[...] Para efeito da punição ou da reparação, isto é, para aplicar uma ou outra forma de restauração da ordem social é que se distingue: a sociedade toma à sua conta aquilo que a atinge diretamente, deixando ao particular ação para restabelecer-se, à custa do ofensor, no *statu quo* anterior a ofensa. Deixa não porque se impressione com ele, mas porque o Estado ainda mantém um regime político que explica a sua não-intervenção. Restabelecida a vítima na situação anterior, está desfeito o desequilíbrio experimentado. Assim certos fatos põem em ação somente o mecanismo recuperatório da responsabilidade civil; outros movimentam tão somente o sistema repressivo ou preventivo da responsabilidade penal; outros enfim, acarretam, a um, tempo, a responsabilidade civil e a penal, pelo fato de apresentarem, em relação a ambos os campos, incidência equivalente, conforme os diferentes critérios sob que entram em função os órgãos encarregados de fazer valer a norma respectiva. Reafirmamos, pois, que é quase o mesmo fundamento da responsabilidade civil e da responsabilidade penal. As condições em que surgem é que são diferentes, porque uma é mais exigente do que a outra, quanto *ao aperfeiçoamento dos requisitos que devem coincidir para se efetivar*. [...]

De acordo com Gonçalves (2011), responsabilidade penal e responsabilidade civil distinguem-se. Aquela é caracterizada como apta à repressão ou prevenção de ocorrência do crime, com aplicação de pena na área criminal, onde o interessado (lesado) é a sociedade pois ocorreu infração à norma pública. Já a responsabilidade civil possui a característica de configurar-se como mecanismo de recuperação, restauração de prejuízos (materiais ou morais) que a vítima sofreu, sendo o interessado (lesado) um particular que pode pleitear a reparação.

2.3 RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SUBJETIVA

No Brasil, para efeitos de atribuição de responsabilidade civil, a teoria clássica adotada é a subjetiva como pode-se verificar no artigo 186 do Código Civil Brasileiro estabelecendo que “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

Segundo Gonçalves (2011), verifica-se que a comprovação de existência de dolo ou culpa são fundamentais para a obrigação de reparar o dano. Neste caso, afirma-se que a culpa é fundamento da responsabilidade (também chamada de teoria da culpa, onde não havendo culpa não haverá responsabilidade).

Porém, existem situações em que a lei determina que a reparação de um dano cometido sem culpa deve gerar o dever de indenizar. Nesta situação, a doutrina classifica tal teoria como da responsabilidade objetiva pois prescinde da culpa satisfazendo-se apenas com o dano e o nexo causal, como leciona Alvim (1980, p. 37) apud Gonçalves (2011, p. 48) “esta teoria, dita objetiva ou do risco, tem como postulado que todo dano é indenizável, e que deve ser reparado por quem a ele se liga por nexo de causalidade, independentemente de culpa.”

Nos casos considerados pelo ordenamento jurídico como de responsabilidade objetiva, não se exige prova de culpa do agente para que o mesmo seja obrigado a reparar o dano por ele causado. Em alguns casos a culpa é presumida por lei, em outros se baseia na teoria do risco, sendo objetiva propriamente dita ou pura. Neste sentido Rodrigues (2003, p. 11) defende que:

[...] Na responsabilidade objetiva a atitude culposa ou dolosa do agente causador do dano é de menor relevância, pois desde que exista relação de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato do agente, surge o dever de indenizar, que tenha este último agido ou não culposamente.[...]

Stoco (2007), considera esse processo como o alargamento da responsabilidade, no qual se faz uso de meios técnicos para combater o imobilismo dos Códigos, sendo um desses meios (ou um dos aspectos que muito se identifica como representativo na marcha no sentido da doutrina objetiva) e a teoria da culpa presumida. Esta trata da inversão do ônus da prova cabendo ao autor apenas provar a ação ou omissão do agente causador e o dano resultante de sua conduta. Trata-se, então, da classificação baseada no ônus da prova, já que a culpa não precisa ser provada e que esta possui caráter presumido (DINIZ, 2007).

A responsabilidade objetiva está presente em diversas leis esparsas como a Lei de Acidentes do Trabalho, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei 6.453/77 (relativa a responsabilidade do operador de instalação nuclear), Código de Defesa do Consumidor, entre outras. Porém, a responsabilidade objetiva não substitui a subjetiva, ficando limitada aos seus parâmetros, como adverte Pereira (1992) *apud* Gonçalves (2011, p. 50):

[...] a regra geral, que deve presidir a responsabilidade civil é a sua fundamentação na idéia de culpa; mas, sendo esta insuficiente para atender as imposições do progresso, cumpre ao legislador fixar especialmente os casos em que

deverá ocorrer a obrigação de reparar, independentemente daquela noção, não será sempre que a reparação do dano se abstrairá do conceito de culpa, porém quando o autorizar a ordem jurídica positiva. É neste sentido que os sistemas modernos se encaminham, como, por exemplo o italiano, reconhecendo em casos particulares e em matéria especial a responsabilidade objetiva, mais conservando o princípio tradicional da imputabilidade do fato lesivo, Insurgir-se contra a idéia tradicional da culpa é criar uma dogmática desafinada de todos os sistemas jurídicos. Ficar somente com ela é enterrar o progresso. [...]

Contudo, observa-se que não existe como determinar qual maneira de atribuição de responsabilidade deve ser considerada a correta, mais sim que ambas devem ser usadas de forma a se conjugarem e dinamizarem. Para tanto não se deve excluir a responsabilidade subjetiva de sua posição de norma, já que deve ser o indivíduo responsabilizado em princípio por sua ação ou omissão, culposa ou dolosamente. Porém, se faz necessária a observância da responsabilidade objetiva nas situações determinadas por lei (STOCO, 2007).

2.4 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

A responsabilidade civil vem sendo dividida, desde sua criação no direito romano, em responsabilidade contratual e extracontratual. Naquela, o devedor se vinculava ao credor por meio dos contratos verbais, tida como responsabilidade contratual (DINIZ, 2007).

Distinguindo-se a responsabilidade decorrente do contrato ou das relações contratuais da responsabilidade extracontratual, decorrente do ato ilícito, verifica-se que esta advém do mau relacionamento entre pessoas ou do descumprimento de um direito pré-existente, sendo também designada de responsabilidade aquiliana (STOCO, 2007).

Quando a responsabilidade não deriva de um contrato é chamada de responsabilidade extracontratual, seguindo o disposto no artigo 186 do Código Civil. Neste caso, o agente infringe um dever legal que causa dano a outrem por culpa no sentido estrito ou dolo, fica obrigado a reparar este dano, não existindo entre a vítima e o causador do dano nenhum vínculo jurídico obrigacional (GONÇALVES, 2011).

De acordo com Varela (1982) *apud* Gonçalves (2011), a responsabilidade extracontratual compreende a violação dos deveres gerais de abstenção ou omissão, referentes aos direitos reais, aos direitos de personalidade e

direitos de autor. Já a responsabilidade contratual é aquela que advém de um contrato previamente estabelecido entre as partes e está disciplinada nos artigos 395 e seguintes juntamente com 389 e seguintes do Código Civil.

Neste sentido, Pereira (1995, p. 154) afirma que: “A responsabilidade contratual é a inexecução previsível e evitável, por uma parte ou seus sucessores, de obrigação nascida de contrato, prejudicial a outra parte ou seus sucessores”.

3. DANO, CULPA E NEXO CAUSAL

Ao se tratar dos pressupostos da responsabilidade civil, é necessária a divisão em itens descritos a seguir para elucidá-los. Seguem assim:

3.1 DANO

O dano pode ser material ou moral, porém sem prova evidente de dano não se pode responsabilizar ninguém. O Código Civil brasileiro possui um capítulo especial que trata da liquidação do dano, ou seja, sobre o modo de se apurar os prejuízos e se liquidar o mesmo mediante a indenização cabível, sendo que a inexistência do dano torna sem objeto a pretensão reparatória, conforme Alvim (1980, p. 171) *apud* Gonçalves (2011, p. 355), definindo que:

[...] dano, em sentido amplo, vem a ser lesão de qualquer bem jurídico, e aí se inclui o dano moral. Mas em sentido estrito, dano é, para nós, a lesão do patrimônio; e patrimônio é o conjunto das relações jurídicas de uma pessoa, apreciáveis em dinheiro. Aprecia-se o dano tendo em vista a diminuição sofrida no patrimônio. Logo a matéria do dano prende-se à indenização, de modo que só interessa o estudo do dano indenizável. [...]

Essa opinião sintetiza o assunto, pois define dano como a diminuição ou subtração de um bem jurídico para abranger desta forma não só o patrimônio, economicamente aferível, mas também a honra, a saúde, a vida, suscetíveis de proteção. Portanto, dano deverá abranger efetivamente o que se perdeu, ou deixou de ganhar, buscando uma forma de compensação por meio de indenização monetária. Fica claro então que não pode haver responsabilidade civil sem a existência de um dano a um bem jurídico, sendo imprescindível a prova real e concreta da lesão sofrida (já que para existir pagamento da indenização pleiteada é necessário comprovar a ocorrência do mesmo, seja ele de natureza moral ou patrimonial). (GONÇALVES, 2011).

3.1.1 DANO MORAL

Nery Junior (2009), acredita que ao avaliar-se o Código Civil de 1916, resta considerado que referido diploma legal era visto como a frente de seu tempo, já que diversos de seus dispositivos foram aprovados, e outros, em razão da falta de compreensão da magnitude e da modernidade do Código revogado, não foram implementados da forma como formulado por Clóvis Bevilácqua. Dentre esses dispositivos encontra-se o da indenizabilidade do dano.

O revogado Código Civil de 1916, em seu artigo 159, caput, discorria que “aquele que violar direito, ou causar prejuízo a outrem fica obrigado a reparar o dano”. Ao analisar referido dispositivo, pode-se observar que este não se refere a qual direito se tratava, se patrimonial ou moral.

Porém, somente em meados do século XX, o Supremo Tribunal Federal passou a admitir a indenizabilidade do dano moral desde que não fosse cumulada com o dano patrimonial, e tratava sempre de um valor simbólico ou seja a indenização não era efetiva, não possuindo capacidade de suprir o prejuízo ora sofrido (NERY JUNIOR, 2009).

Contudo, a partir dos anos noventa, o Supremo Tribunal Federal passou a admitir a cumulatividade dos danos morais e patrimoniais que derivam do mesmo fato, tratando então do dano moral como um dano sofrido pela vítima que certamente lhe causará prejuízos de ordem sentimental que devem ser ressarcidos (NERY JUNIOR, 2009).

Dano moral não trata exatamente da dor, angústia ou desgosto, que sofre a vítima do evento danoso, pois tais sentimentos são referentes à consequência do dano, e cada pessoa suporta tais sentimentos a seu modo (não sendo cabível indenização de qualquer dor ou aflição sofrida), mas sim aquelas que forem decorrentes de privação de um bem jurídico, no qual a vítima teria interesse reconhecido (GONÇALVES, 2003).

Pode-se então concluir que dano moral consiste em uma lesão a um bem jurídico extrapatrimonial como a vida, a integridade física, liberdade, honra, entre outros que são passíveis de dano e mereçam ser indenizados, já que de alguma forma causaram prejuízos à vítima. O dano moral não possui caráter de indenizar a dor ou o sofrimento, já que estes não possuem preço, mas, tão somente, que se lhes outorgue um meio de atenuar, em parte, as consequências da lesão jurídica por eles sofrida (STOCO, 2007).

3.1.2 DANO MATERIAL OU PATRIMONIAL

Dano material, como o próprio nome sugere, é a espécie de dano causada a outrem que pode ser vista e percebida de forma material, ou seja, qualquer lesão causada aos interesses de outrem que venha a causar diminuição ao patrimônio do ofendido (STOCO, 2007).

Vista a definição de dano moral, conclui-se que este é o dano que causa prejuízo extrapatrimonial, de ordem emocional, não possuindo relação direta com o patrimônio da vítima. Fica claro, no entanto, que o dano material possui relação direta com o patrimônio da vítima, como define Gonçalves (2003, p. 627):

[...] dano material é o que repercute no patrimônio do lesado. Patrimônio é o conjunto das relações jurídicas de uma pessoa apreciáveis em dinheiro. Avalia-se o dano material tendo em vista a diminuição sofrida no patrimônio. [...]

Conforme referida definição, ao se definir dano material ou patrimonial, é necessária a delimitação clara de patrimônio, que trata do conjunto de bens de uma pessoa que podem ser lesados, ou como define Zannoni (1982) *apud* Gonçalves (2003, p. 549) “patrimônio é a universalidade jurídica constituída pelo conjunto de bens de uma pessoa, sendo portanto, um dos atributos da personalidade e como tal intangível”.

Portanto, o dano patrimonial trata de toda lesão que se estenda ao patrimônio da vítima, sendo tal dano medido pela diferença entre o valor atual do patrimônio e o valor que se teria no mesmo período se não houvesse sofrido o dano (correspondendo então à perda de um valor patrimonial que pode ser pecuniariamente avaliado, ou restituído de forma natural), como leciona Fischer (1938) *apud* Diniz, (2007, p.66):

[...] O dano patrimonial é avaliado em dinheiro e aferido pelo critério diferencial. Mas, as vezes, não se faz necessário tal cálculo, se for possível a restituição ao *statu quo ante* por meio de uma reconstituição natural. [...]

Portanto, dano material é todo prejuízo causado ao patrimônio da vítima, que deverá ser ressarcida, quer seja por reparação natural (busca restabelecer o *statu quo ante*), ou de forma pecuniária quando não houver possibilidade de reparação por restauração (DINIZ, 2007).

3.2 CULPA

Diante do artigo 186 do Código Civil Brasileiro, todo aquele que causar dano a outrem é obrigado a repará-lo. Ao analisar-se novamente o artigo, verifica-se que a ação ou omissão do agente (seja ela voluntária, ou por negligência ou imprudência) gera a obrigação de indenizar, já que para haver tal obrigação, se faz necessário que o agente tenha não somente procedido ilicitamente, violando um direito, mas que tenha agido com culpa, como reza o referido artigo ao preceituar que “[...] por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem [...]”. Observa-se que o mesmo cogita o dolo já no início do texto legal (*ação ou omissão voluntária*), para depois referir-se à culpa (*negligência ou imprudência*). Neste caso, a culpa é a ação ou omissão de que resulta consequências previsíveis, ou não, a outrem e consiste na falta de diligência. Já o dolo consiste na vontade de cometer uma violação de direito de forma consciente e intencional.

Nesse sentido Gonçalves (2011, p. 314) define que:

[...] Agir com culpa significa atuar o agente em termos de, pessoalmente, merecer a censura ou reprovação do direito. E o agente só pode ser pessoalmente censurado, ou reprovado na sua conduta, quando, em face das circunstâncias concretas da situação, caiba a afirmação de que ele podia e devia ter hajido de outro modo. [...]

O atual Código Civil brasileiro adotou a teoria subjetiva, o que faz com que a vítima geralmente tenha de provar o dolo ou culpa do agente. Porém, devido à grande dificuldade em obter essa prova eficaz de culpa, o direito civil brasileiro tem admitido casos de responsabilidade sem culpa. A mais evidente destas é a adoção, em determinados casos, da responsabilidade objetiva, com base diretamente ligada à teoria do risco, abrangendo também casos de culpa presumida (STOCO, 2007).

3.2.1 IMPRUDÊNCIA, NEGLIGÊNCIA E IMPERÍCIA

Como estabelece o artigo 186 do Código Civil, a culpa em seu sentido estrito abrange a imprudência, a imperícia e a negligência, onde não houve o intento deliberado, proposital, mas, mesmo assim, veio a ocorrer prejuízo.

Desta forma, a imprudência trata do ato gerado pela falta de cautela, ato impulsivo, precipitado, onde se age por meio de conduta comissiva. Já a negligência é a conduta de omissão do agente, descaso, falta de cuidado que

ao praticar o ato não tomou as precauções necessárias a evitar um possível dano, a ele ou a outrem, ou seja, agiu de forma omissiva à conduta esperada e recomendável (STOCO, 2007).

Por fim, temos a imperícia, que trata da capacidade técnica para o exercício de determinada função, profissão ou arte. Ou seja, a falta da competente análise e da observação das normas existentes para o desempenho da atividade. É o despreparo profissional, o desconhecimento técnico da profissão, que ao ser exercido erroneamente causou dano a outrem (GONÇALVES, 2011).

3.3 NEXO CAUSAL

O nexo causal constitui um dos elementos essenciais da responsabilidade civil pois trata do vínculo entre a conduta e o resultado, já que para a doutrina subjetivista são necessários três elementos essenciais para sua configuração: a ofensa a uma norma preexistente ou erro de conduta, um dano e o nexo de causalidade entre um e outro. Trata da relação entre causa e efeito, pela omissão ou ação do agente e o dano provocado, expressa no verbo causar do artigo 186 do Código Civil, onde se verifica que sem essa relação não existe a obrigação de indenizar, pois se houve o dano, mas este não está relacionado ao comportamento do agente, inexistente a relação de causalidade e por sua vez, inexistente a ideia de obrigação de indenizar (STOCO, 2007).

Contudo, como orienta Stoco (2007, p. 151), no que se refere ao nexo causal entre culpa e efeito do ato: “Antes mesmo de se verificar se o agente do fato sob análise agiu com culpa, tem-se, como antecedente lógico, que examinar se foi ele que deu causa ao resultado”. Neste sentido adverte Pereira (1995, p. 76) que:

[...] Este é o mais delicado dos elementos da responsabilidade civil e o mais difícil de ser determinado. Aliás, sempre que um problema jurídico vai ter na indagação ou na pesquisa da causa, desponta a sua complexidade maior. Mesmo que haja culpa e dano, não existe obrigação de reparar se entre ambos não se estabelecer a relação causal. [...]

Ainda pode-se verificar que o dano só poderá gerar responsabilidade, após estabelecida essa relação entre causa e efeito do dano ocorrido, que é, na área do direito, uma das questões mais debatidas, visto que na teoria explicativa do nexo causal existe além das causas, as concausas, que podem ser sucessivas ou simultâneas (GONÇALVES, 2011). Tratando-se de concausa simultânea, pode-se dizer que é a hipótese de um só dano, ocasionado

por mais de uma causa, ou por várias pessoas.

Já no que se refere a concausas sucessivas existe uma dificuldade maior em se estabelecer o liame entre a causa e o efeito, pois necessário estabelecer-se uma cadeia de causas e efeitos onde a maior dificuldade encontra-se em estipular qual das causas gerou o dano. Neste sentido, Alvim (1980, p. 329) *apud* Gonçalves (2003, p. 521) cita alguns exemplos e faz as seguintes indagações:

[...] Suponha-se que um prédio desaba por culpa do engenheiro que foi inábil; o desabamento proporcionou o saque; o saque deu como consequência a perda de uma elevada soma, que estava guardada em casa, o qual, por sua vez, gerou a falência do proprietário. O engenheiro responde por essa falência?. [...]

Para a solução de tais questões verifica-se a adoção de duas teorias a respeito, que são: a da *equivalência das condições*, onde se verifica a relevância das causas de dano para se medir a responsabilidade dos agentes envolvidos; a da *causalidade adequada*, que trata da teoria segundo a qual, para que um fato seja considerado como causador no sentido de responsável de outro, é mister não só que realmente este tenha sido o motivo da verificação do segundo, como que normalmente assim suceda, e também a que exige que o dano seja consequência imediata do fato que o produziu (STOCO, 2007, *grifos nossos*).

4. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Para fins didáticos dividimos esse capítulo como segue:

4.1 RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR

Com intenção de evidenciar a situação de incidência de acidentes de trânsito no Brasil busca-se levantamento estatístico que aponte os números de tal situação, para apontar a crescente preocupação quanto a redução dos índices ora trazidos. Assim, Waiselfisz (2012, p.3) aponta:

[...] No Brasil: no ano de 2010, exatos 2/3 – 66,6% – das vítimas do trânsito foram pedestres, ciclistas e/ou motociclistas. Mas as tendências nacionais da última década estão marcando uma evolução extremamente diferencial: significativas quedas na mortalidade de pedestres; manutenção das taxas de ocupantes de automóveis; leves incrementos nas mortes de ciclistas e violentos aumentos na letalidade de motociclistas. No país, as motocicletas transformaram-se no ponto focal do crescimento da mortalidade nas vias públicas.[...]

Com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro em 1997 e seu consequente rigor para tentar reduzir acidentes de trânsito, verificou-se tais quedas nos acidentes no Brasil. Porém, do ano 2000 em diante, verifica-se também um aumento gradativo de tais índices, conforme apontamentos de Waiselfisz (2012, p.6) na **Tabela 1**:

[...] Até 1997, o SIM registra fortes aumentos no número de mortes, principalmente entre 1993 e 1997. A partir do novo Código de Trânsito, promulgado em setembro de 1997 e até o ano 2000, os números caem com o rigor do novo estatuto e as campanhas que gerou. Mas a partir de 2000 é possível observar novos e marcados incrementos, da ordem de 4,8% ao ano, fazendo com que os quantitativos retornassem, já em 2005, ao patamar de 1997, para continuar depois crescendo de forma contínua e sistemática.[...]

Tabela 1 - Número e taxas de óbitos em acidentes de trânsito. Brasil: 1996/2010*

Ano	Número	Taxas
1996	35.281	22,5
1997	35.620	22,3
1998	30.890	19,1
1999	29.569	18,0
2000	28.995	17,1
2001	30.524	17,7
2002	32.753	18,8
2003	33.139	18,7
2004	35.105	19,6
2005	35.994	19,5
2006	36.367	19,5
2007	37.407	19,8
2008	38.273	20,2
2009	37.594	19,8
2010*	40.989	21,5
TOTAL	518.500	

Fonte: SIM/SVS/MS (2010) *apud* Waiselfisz (2012, p.6)

* 2010: dados preliminares

Por fim, demonstrando-se uma visão geral brasileira acerca da dimensão dos acidentes de trânsito por unidades da federação, Waiselfisz (2012, p.15) aponta:

- Os óbitos por acidentes no trânsito tiveram um rápido crescimento. Entre 2000 e 2010, passaram de 28.995 para 40.989, com um aumento de 41,4%.
- Na década, os quantitativos cresceram na quase totalidade das UFs, salvo no Rio de Janeiro, que teve uma queda de 11,6%.
- Em diversas UFs, o crescimento foi acelerado: no Maranhão, o número de mortes praticamente triplicou; no Pará e Piauí, mais que duplicou.

É evidente que diferenças deste vulto não se devem somente às diferenças de comportamento dos condutores. O condutor brasileiro não é necessariamente tantas vezes mais perigoso do que os condutores dos outros países. Grande parte da diferença provém também das condições do trânsito e particularmente da qualidade das infra-estruturas (DINIZ, 2006).

O que se pode abstrair dessas informações é que o Brasil atualmente enfrenta um grande problema referente ao trânsito, onde milhares de pessoas morrem a cada ano e outros milhares são lesados de alguma forma. Na grande maioria dos casos, os acidentes se dão devido à má dirigibilidade do condutor, que por desobediência às regras de trânsito ou falta de ajuste psicofísico para dirigir o veículo juntamente envolvido em situações de nervosismo habitual, acabam por se envolver em acidentes.

4.2 DA TEORIA DA CULPA À TEORIA OBJETIVA ASSENTADA NO RISCO

O Código Civil, em seu artigo 186, determina que para que haja responsabilidade é necessário que o agente tenha concorrido através de “[...] ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência [...]”, o que caracteriza a culpa do agente. Porém, o termo culpa em seu conceito tradicional não tem se mostrado adequado para a atual realidade da responsabilidade civil, já que impõe à vítima o encargo de demonstrar além do liame de causalidade, também o comportamento culposo do agente, o que em diversas situações vêm a deixar a vítima irressarcida.

Diante desta realidade, nota-se que a responsabilidade civil passou por uma grande evolução ao longo do século XX. Direito e Cavalieri Filho (1987, p. 1) *apud* Stoco (2007, p. 154) observam que esta evolução:

[...] Foi sem dúvida a área da ciência do direito que sofreu as maiores mudanças, maiores até que no direito de família. Talvez – acrescentam – a palavra evolução não seja a mais adequada para explicar o que ocorreu. [...]

A Constituição federal de 1988, inclusive em seu artigo 37, §6º, ressaltou casos em que existe a responsabilidade sem culpa (objetiva) nas hipóteses que especifica; e em alguns casos com o mesmo intuito de proteger a vítima, tem sido aceita a inversão do ônus da prova pelos tribunais e as provas produzidas pela vítima, como se denota do julgado que afirma que “Sempre que as peculiaridades do fato, por sua normalidade, probabilidade e verossimilhança, façam presumir a culpa do réu, a este compete provar sua inocência” (RT 591:147)¹.

Diante do julgado fica claro o entendimento no sentido de aceitar a teoria do risco presumido, onde não se fala diretamente em culpa, mas sim na relação de causalidade entre a conduta do agente e o dano causado, o que traz mudanças no princípio da responsabilidade que fundou-se essencialmente na doutrina da culpa, como se verifica no artigo 186 do Código Civil.

Porém, diante da insatisfação dos doutrinadores e juristas com a teoria da culpa ou teoria subjetiva, que diante dos aspectos cotidianos se mostrava insuficiente para cobrir todos os casos de reparação, começou a ganhar ênfase a teoria objetiva, onde não se faz necessário à vítima a prova de culpa do agente. Neste sentido, Pereira (1995, v. II, p. 260) defende que:

[...] Especialmente a desigualdade econômica, a capacidade organizacional da empresa, as cautelas do juiz na aferição dos meios de provas trazidos ao processo nem sempre logram convencer da existência da culpa, e em consequência a vítima remanesce não indenizada, posto se admita que foi efetivamente lesada. [...]

Diante deste movimento, explica Stoco (2007, p.156):

[...] a jurisprudência e a doutrina convenceram-se de que a responsabilidade civil fundada na culpa tradicional não satisfaz e não dá resposta segura à solução de numerosos casos. A exigência de provar a vítima o erro de conduta do agente deixa o lesado sem reparação, em grande número de casos. Com esta conotação, a responsabilidade, segundo a corrente objetivista, deve surgir exclusivamente do fato. [...]

Contudo, pouco a pouco a responsabilidade civil marcha a passos largos para a doutrina objetiva que encontra maior supedâneo na teoria do risco (STOCO, 2007). Esta ganhou corpo no início do século passado,

¹ RT – Revista dos Tribunais

coincidindo o seu desenvolvimento com o surto industrial e com os problemas derivados dos acidentes de trabalho, já que era impossível à vítima, naquele momento, demonstrar a culpa do empregador. E a nova teoria vinha a fim de facilitar a produção de provas pela vítima e de um ressarcimento justo à mesma (GONÇALVES, 2003).

Muitos exemplos nesse sentido são observados no âmbito dos casos de presunção de culpa entre pais, patrões e principalmente ganhando espaço nos casos que tratam de acidentes de trânsito, no sentido de inversão de ônus da prova, quando o condutor se envolve em acidente por desrespeito às normas de trânsito. Exemplos destes seriam os casos de excesso de velocidade, dirigir embriagado, entre outros, sendo aplicadas nestas situações a inversão do ônus da prova, favorecendo a vítima que não precisará provar a culpa subjetiva, já que a mesma é presumida (DINIZ, 2007).

Fica evidente a necessidade de relação entre causa e efeito, entre o ato e o dano experimentado. Porém, ficará a cargo do causador do dano a produção de provas que venham a lhe isentar de culpa, e não mais caberá à vítima provar a culpa do autor, o que sem dúvida facilita o exercício desta em ser ressarcida do dano que sofreu (GONÇALVES, 2003).

De acordo com Gonçalves (2003), com a aplicação da teoria da culpa na guarda, inspirada no direito francês, com presunção de culpa e responsabilidade do agente, doutrina e jurisprudência começaram a pisar, de maneira efetiva, no terreno firme do risco.

Contudo, o direito brasileiro, em seu artigo 186 do Código Civil, ainda se mantém fiel à presunção de culpa para se fundamentar a responsabilidade. Diante do progresso e dos fatos onde a vítima fica irressarcida por não conseguir provar a culpa do agente, tem se criado outros dispositivos, e até mesmo leis esparsas, que adotam princípios da responsabilidade objetiva, da culpa presumida, e da responsabilidade sem culpa (STOCO, 2007).

4.2.1 A TEORIA DO RISCO E A RESPONSABILIDADE OBJETIVA EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

No tocante a acidentes de trânsito, pode se observar que diante de dados demonstrados na **Tabela 1**, muitos acidentes ocorrem devido a imprudência do condutor.

De acordo com o Decreto lei nº 2681, de 1912 (que dispõe sobre acidentes em estradas de ferro), responsabiliza-se a ferrovia mesmo que a vítima tenha agido de forma a concorrer para o ato que a lesou, ficando a ferrovia exonerada de culpa apenas em casos de culpa exclusiva da vítima.

O mesmo ocorre quando trata-se de acidentes envolvendo aeronaves, que venham a lesar terceiros, onde a empresa deverá se responsabilizar por todos os danos provocados (GONÇALVES, 2003).

Igualmente ocorre com o proprietário de embarcações, sendo tal tendência fundamentada pelo artigo 927 do Código Civil que dispõe:

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

Porém, nos casos de atropelamento, abalroamentos de veículos parados, ou de postes ou de outros obstáculos, tem se utilizado a teoria do risco objetivo ou atividade perigosa, afastando a alegação de caso fortuito em razão de defeitos mecânicos ou de problemas de saúde ligados ao condutor (GONÇALVES, 2003).

Observa-se que diante dos levantamentos apontados sobre a problemática que envolve o grande número de acidentes de trânsito no Brasil, se faz necessária uma maior observação quanto ao perigo e ao risco da citada atividade onde a jurisprudência, com o intuito de melhor proteger as vítimas de acidente, tem entendido que a condução de um veículo automotor é uma atividade perigosa (GONÇALVES, 2003).

[...] Atropelamento – alegação de defeitos mecânicos no veículo – Irrelevância – Não pode o responsável pelo dano causado por ato ilícito escudar-se em sua própria negligência, alegando defeitos em seu veículo, os quais a ele competia sanar. Todavia, mesmo que não tenha ele agido com culpa, ainda assim deve indenizar a vítima, aplicando-se o princípio do risco objetivo (1º TACSP², RT, 610:110) [...]

Observa-se pelo exemplo acima a interpretação jurisprudencial no sentido de apoiar a teoria do risco, pois mesmo que o condutor não tenha agido com culpa ficou ele obrigado a sanar o prejuízo causado a vítima, já que assumiu o risco ao dirigir, mesmo alegando defeitos mecânicos. Entendeu-se que é de responsabilidade do condutor manter o veículo em condições seguras para seu uso.

² TACSP – Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo.

Encontra-se fundamento para a aplicação da teoria do risco em acidentes de trânsito, através da teoria do risco criado, que é aquela na qual o agente responde em razão do risco ou perigo que a atividade exercida apresenta, ou seja, aquele que, em razão de sua atividade ou profissão cria um perigo, ou expõe alguém ao risco de dano. Neste sentido Stoco (2007, p. 161) explica:

[...] Nesta teoria a responsabilidade não está conectada a um proveito ou lucro, mais apenas a consequência da atividade em geral, de sorte que a ideia do risco passa a conectar-se a qualquer atividade humana que seja potencialmente danosa a outros. [...]

Ainda neste passo Rodrigues (2003, p. 11) conceitua teoria do risco como como:

[...] A teoria do risco é a da responsabilidade objetiva. Segundo essa teoria, aquele que, através de sua atividade, cria um risco de dano para terceiros deve ser obrigado a repará-lo, ainda que sua atividade e o seu comportamento sejam isentos de culpa. Examina-se a situação, e, se for verificada, objetivamente, a relação de causa e efeito entre o comportamento do agente e o dano experimentado pela vítima, esta tem direito de ser indenizado por aquele. [...]

Outro ponto relevante para o entendimento da responsabilidade objetiva em acidentes de trânsito é a existência do seguro obrigatório, imposto por lei para socialização do risco, onde a indenização será paga pelo segurador. No caso, o Estado, até um limite estipulado por lei e independentemente da apuração de culpa ou não do lesante, bastando apenas o simples nexo de causalidade entre o dano e a conduta do causador (DINIZ, 2007).

Pode-se observar então que o Direito brasileiro vem avançando em matéria de responsabilidade civil, aproximando seu Código Civil ao de outros países como França e Portugal, onde já se avalia a obrigação de reparar danos de forma independente de culpa, nos casos específicos em lei, principalmente quando o autor do dano cria um risco maior para terceiros, em razão de atividade por ele exercida (DINIZ, 2007).

4.3 VERTENTES DOUTRINÁRIAS E JURISPRUDÊNCIA SOBRE O ASSUNTO

No que diz respeito a aplicação ou não da teoria do risco e responsabilidade objetiva em acidentes de trânsito, existe ainda grande divergência

entre doutrinadores e jurisprudência, a começar pelo Código Civil brasileiro, que em seu artigo 186 exige a comprovação de culpa, e no artigo 927, parágrafo único, determina a indenização sem comprovação direta de culpa:

[...] Art 186: Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”
Art 927: “Aquele que, por ato ilícito (artigos 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Paragrafo único. “Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos específicos em lei, ou quando a atividade normalmente exercida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, riscos para os direitos de outrem. [...]

Diante dos dois artigos pode-se observar o que leva o legislador a discutir, em um primeiro momento, a respeito da aplicação ou não da teoria do risco em acidentes de trânsito. Divergem, doutrina e jurisprudência, sobre a aceitação ou não da teoria do risco objetivo. Na defesa da responsabilidade subjetiva baseada na comprovação da culpa temos os irmãos Mazeaud (STOCO, 2007), que podem ser apontados como grandes campeões na luta contra a doutrina do risco.

Já como defensores da teoria do risco temos o precursor da teoria da responsabilidade objetiva, Lima (1937, grifos do autor) que por meio de sua tese apresentada à Faculdade de Direito da USP, em 1938, sob o título *Da culpa ao risco*, posteriormente convertida em livro, onde não apenas defende a doutrina objetivista como responde aos argumentos dos adversários (STOCO, 1994).

Tem-se também como adpeto da teoria do risco, Dias (1995, p. 268) que defende que:

[...] O conceito de risco que melhor se adapta às condições de vida social é o que se fixa no fato de que, se alguém põe em funcionamento uma qualquer atividade, responde pelos eventos danosos que esta atividade gera para os indivíduos, independentemente de determinar-se em cada caso, isoladamente, o dano é devido à imprudência, à negligência, a um erro de conduta, e assim se configura a “teoria do risco criado. [...]

Pereira (1995, p. 271) também defende que:

[...] No plano prático, e tendo em consideração a pessoa do

lesado, a teoria do risco é defendida com o argumento de que permite sempre reparar o dano sofrido, mesmo naqueles casos em que, por um motivo qualquer, o lesado não logra estabelecer a relação causal entre o seu prejuízo e a culpa do causador deste.[...]

Existem também posições como a de Diniz (2007, p. 561) que adota a posição favorável a da teoria do risco em acidentes de trânsito. Porém seu argumento encontra fundamento no seguro obrigatório como define:

[...] A responsabilidade pelos danos decorrentes de acidente de trânsito é objetiva, fundando-se no risco, pois o seguro obrigatório para os proprietários de veículos automotores garante a indenização, bastando o nexo de causalidade entre o dano e a conduta de seu causado. [...]

Diante das posições doutrinárias expostas, pode-se observar que existe uma flexibilização, onde o princípio geral da responsabilidade civil baseia-se na culpa. Porém em alguns setores como na área de acidentes de trabalho e transportes em geral, começa a imperar a teoria do risco objetivo.

Como Pereira (1995, p. 271) observa:

[...] A teoria da culpa impera com direito comum ou a regra geral básica da responsabilidade civil, e a teoria do risco ocupa os espaços excedentes, nos casos e situações que lhe são reservados. No plano prático, e tendo em consideração a pessoa do lesado, a teoria do risco é defendida com o argumento de que permite sempre reparar o dano sofrido, mesmo naqueles casos em que, por um motivo qualquer, o lesado não logra estabelecer a relação causal entre o seu prejuízo e a culpa do causador deste. [...]

Portanto vejamos a seguir jurisprudência sobre o assunto:

[...] Alegação de caso fortuito em virtude de estouro de pneu – Desacolhimento - A teoria da culpa, em sua colocação mais tradicional (subjéctiva), não pode satisfazer os riscos que a utilização do veículo provocou. É preciso, para solucionar determinadas situações, aceitar colocações mais atuais, compatíveis com os riscos da utilização de máquinas

perigosas, posta em uso pelos homens (1º TACSP³, JTACSP⁴, 80:80).[...]

[...] Sempre que as peculiaridades do fato, por sua normalidade, probabilidade e verossimilhança, façam presumir a culpa do réu, a este compete provar sua inocência (RT⁵, 591:147).[...]

[...] Assim decidiu se que, a culpa dos motoristas nos acidentes de trânsito está sendo considerada objetivamente pelo Excélcio pretório (RTJ⁶ 51:631), com base no direito francês, que não repugna o nosso direito positivo, por se considerar o automóvel um aparelho sumamente perigoso. (TJSP⁷, RD, 3:304).[...]

[...] Delitos do automóvel. Embriaguez – “ O fato de estar dirigindo embriagado é suficiente para determinar a responsabilidade do condutor por qualquer evento danoso que advenha de seu comportamento” (TACRIM⁸-SP – AC – Rel. Dias Tatit – JUTACRIM 79/259).[...]

[...] As deficientes condições físicas do motorista exigem que este se abstenha de dirigir, até que se recupere. Se insiste em pilotar sem embargo da fadiga, de moléstia ou de qualquer outra condição desfavorável, assume o risco de provocar um acidente, que sua situação pessoal torna plenamente previsível (TACRIM-SP – AC – Rel. Dínio Garcia –JUTACRIM⁹ 15/363).[...]

Pode-se observar assim, que atualmente, no âmbito dos acidentes de trânsito, os juristas têm defendido a teoria do risco objetivo, com o intuito de cada vez mais se proteger a vítima. Como pode-se verificar muitos juristas estão se fundamentando na ideia de que, ao assumir a direção de um veículo automotor, o agente assume o risco pela utilização de uma máquina perigosa, defendendo que sempre que se gerar, no exercício desta atividade, risco ou danos a terceiros, deverá ser o agente responsabilizado em indenizar,

³ TACSP – Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo

⁴ JTAC - Julgados do Tribunal de Alçada Civil do estado de São Paulo

⁵ RT - Revista dos Tribunais

⁶ RTJ - Revista Trimestral de Jurisprudência

⁷ TJSP – Tribunal de Justiça de São Paulo

⁸ TACRIM - Tribunal da Alçada Criminal

⁹ JUTACRIM – Julgados dos Tribunais de Alçada Criminal

independentemente de prova de culpa por parte da vítima, bastando apenas a prova do nexo causal e o dano ocorrido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do princípio geral da responsabilidade civil outros princípios tomaram corpo, separando a responsabilidade civil da responsabilidade penal, observando também a existência de uma culpa contratual (a das pessoas que descumprem as obrigações) e aquela que não se liga nem a crime nem a delito, mas se origina da negligência ou da imprudência, e filiando-se (com fundamento no Código de 1916) à teoria subjetivista que exige prova de culpa ou dolo do causador do dano para que seja obrigado a repará-lo.

A responsabilidade civil no Brasil adotou como regra a teoria subjetiva que consiste principalmente na prova de culpa para que haja a reparação do dano.

Porém, conforme este estudo, pode-se observar que a teoria subjetiva não tem se mostrado a única capaz de solucionar os litígios, ocorrendo um movimento que defende a aplicação da teoria objetiva (onde se dispensa a obrigação da vítima em provar a culpa do agente causador do dano e, ao invés de exigir que a responsabilidade civil seja a resultante dos elementos tradicionais - culpa, dano e nexo causal - assenta-se na equação binária cujos polos são dano e autoria do evento danoso).

No contexto da responsabilidade objetiva este estudo se concentra na análise da responsabilidade civil em acidentes de trânsito. Por meio de pesquisas pode se observar que existe atualmente um grande índice de acidentes onde a responsabilidade (na maioria das vezes) é do condutor do veículo automotor, seja ela por ação ou omissão de itens que devem ser sempre observados quando se assume a condução do mesmo.

O Código Civil Brasileiro, a partir de seu artigo 186, defende a culpa como pressuposto essencial para que haja a obrigação de indenizar. Porém, os julgadores, com o intuito de melhor proteger as vítimas, estão se fundamentando no artigo 927, parágrafo único, do mesmo diploma legal, que determina a reparação do dano causado independentemente de culpa nos casos específicos em lei ou, quando a atividade normalmente exercida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, riscos para os direitos de outrem.

Dentro do sistema automobilístico a chamada teoria do risco ganha cada vez mais adeptos, principalmente pela realidade atual onde o trânsito brasileiro faz cada vez mais vítimas e estas, quando sobrevivem, enfrentam

grandes dificuldade de ressarcimento aos prejuízos sofridos.

Diante de tal realidade é impossível não observar a situação das vítimas, muitas vezes irressarcidas de seus prejuízos pela grande dificuldade em se fazer prova contra o agente condutor do veículo, ou simplesmente responsável pelo dano.

Tal situação vem trazendo para o âmbito da responsabilidade civil em acidentes de trânsito jurisprudência no sentido de que mesmo que o condutor não tenha agido diretamente com culpa ou intenção, a partir do momento em que o mesmo assumiu o risco de conduzir uma máquina na qual se faz necessária toda a observação das normas técnicas, tanto quanto à legislação de trânsito, ou quanto às condições do veículo e não o fez, está o mesmo assumindo o risco de provocar danos, ficando então obrigado a reparar.

O que se observa é que um grande avanço vem ocorrendo, principalmente no sentido de se proteger cada vez mais as vítimas, de forma a acompanhar a evolução e o nascimento de situações que fazem com que o direito mude a cada novo dia.

Diante dos pontos observados, afirma-se que ambas as teorias podem ser aplicadas, observando cada caso de forma a se verificar a melhor maneira de se fazer valer a justiça tão almejada pelos estudiosos do direito, sem deixar de observar o ser humano como tal, não buscando apenas fixar um preço para seu dano, mas sim buscando o mais amplo sentido do direito à justiça.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, A. **Da execução das obrigações e suas consequências**. 3ª Edição, Ed. Jurídica e Universitária. 1980 *apud* GONÇALVES, C. R.. **Direito Civil Brasileiro**, Editora Saraiva, 2011, volume IV, p. 559p.

BOSELLI, G. **Estudos técnicos**: mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil. Confederação Nacional de Municípios, 2009. Disponível em: <<http://observasaude.fundap.sp.gov.br/RgMetropolitana/AcidTransporte/Acervo/EstTransito.pdf>>. Acesso em julho de 2012.

DIAS, J. de A.. **Da responsabilidade civil** . 4ª edição, Rio de Janeiro: Forense,, 1997

DIAS, J. de A.. **Da responsabilidade civil** . 4ª edição, Rio de Janeiro: Forense,, 1997 *apud* GONÇALVES, C. R.. **Direito Civil Brasileiro**, Editora Saraiva, 2011, volume IV, p. 559p.

DINIZ, M. H.. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. Editora Saraiva, 21ª edição, 2007, volume VII, 685p.

DIREITO, C.A.M.; CAVALIERI FILHO, S.. Da obrigação de indenizar e da indenização *In: TEIXEIRA, S.de F. (Coord). Comentários do Novo Código Civil*. Rio de Janeiro, Forense, 2004, v.13. *apud* STOCO, R.. **Tratado de Responsabilidade Civil – Doutrina e Jurisprudência**. Editora Revista dos Tribunais, 7ª edição, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, 1948p.

FISCHER, H.A.. **Reparação dos danos no direito civil**. São Paulo, 1938 *apud* DINIZ, M. H.. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. Editora Saraiva, 21ª edição, 2007, volume VII, 685p.

GONÇALVES, C. R.. **Direito Civil Brasileiro**, Editora Saraiva, 2011, volume IV, p. 559p.

GONÇALVES, C. R.. **Responsabilidade Civil**. Editora Saraiva, 8º edição, 2003, 940p.

NERY JUNIOR, N.; NERY, R. M. de A.. **Código Civil Comentado**. São Paulo: Editora RT, 7ª edição, 2009, 1727p.

PEREIRA, C. M. S.. **Instituições de Direito Civil**. 14ª edição, São Paulo: Editora Forense, 1995, volume II, 318p.

RODRIGUES, S.. **Responsabilidade Civil**. Editora Saraiva, 20ª edição, São paulo: Editora Saraiva, 2003, volume IV, 274p.

SAVATIER. **Traité de lá responsabilité civile**. Paris , 1939, v.1, nº 1 *apud* RODRIGUES, S.. **Responsabilidade Civil**. Editora Saraiva, 20ª edição, São paulo: Editora Saraiva, 2003, volume IV, 274p.

STOCO, R.. **Responsabilidade Civil e sua interpretação jurisprudencial**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1994, 715p.

STOCO, R.. **Tratado de Responsabilidade Civil**. Doutrina e Jurisprudência. Editora Revista dos Tribunais, 7ª edição, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, 1948p.

TOBIAS, O. Z.. **Prática do Código de Trânsito Brasileiro**. 9ª edição, São Paulo: Editora Tradebook, 2009, 1391p.

UEDA, A. S. R.. **Responsabilidade civil nas atividades de risco**. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2008, 169 p. Disponível em:< [http:// www.teses.usp.br](http://www.teses.usp.br)>. Acesso em janeiro de 2012.

VADEMECUM. Editora Saraiva, 10ª Edição, 2010

VALLER, W.. **A Reparação do dano moral no direito brasileiro**. E.V. Editora, 3ª ed., 1995, 323p.

VARELA, J. de M. A.. Das obrigações em geral, 4ª edição, Coimbra. 1982 *apud* GONÇALVES, C. R.. **Direito Civil Brasileiro**, Editora Saraiva, 2011, volume IV, p. 559p.

WASELFISZ, J. J.. **Mapa da Violência 2012: Os novos padrões da violência homicida no**

Brasil. São Paulo, Instituto Sangari, 2012. Disponível em: <<http://mapadaviolencia.org.br/mapa2012.php#transito>>. Acesso em setembro de 2012.

ZANNONI, E.. **El daño El La responsabilidad civil**. Buenos Aires: Ed. Astra, 1982 *apud*
GONÇALVES, C. R.. **Responsabilidade Civil**. Editora Saraiva, 8ª edição, 2003, 940p.