



DEPARTAMENTO DE DIREITO

MESTRADO EM DIREITO

ESPECIALIDADE EM CIÊNCIAS JURÍDICAS

UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA

“LUÍS DE CAMÕES”

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NOS SISTEMAS LUSO E
BRASILEIRO: ACIDENTES RODOVIÁRIOS. PREVENÇÃO.
REPARAÇÃO. SEGURO OBRIGATÓRIO E OPCIONAL.**

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Direito

Autora: Ridalva Marques de Santana

Orientador: Professor Doutor Arlindo Alegre Donário

Número da candidata: 20161147

Janeiro de 2020

Lisboa

DEDICATÓRIAS

Para os meus amores...

Enos Soares de Santana (meu esposo)

Ester Marques de Santana (*in memoriam* – 1991-1993)

João Mateus Marques de Santana

Daniel Pedro Marques de Santana

AGRADECIMENTOS

A DEUS, meu PAI e SENHOR, por Seu Amor incondicional e pela capacitação.

Ao meu esposo Enos e aos nossos filhos João Mateus e Daniel Pedro;

Aos meus pais (*in memóriam*), familiares e amigos;

Ao Professor Doutor Arlindo Alegre Donário, pelo empenho, o ensino, a orientação, e o rigor, tão valorosos para o meu crescimento acadêmico e a obtenção do título de Mestre;

Ao Desembargador Antônio de Pádua Carneiro Camarotti Filho;

Ao Desembargador José Ivo de Paula Guimarães;

Ao Professor Doutor Pedro Trovão do Rosário;

Aos Professores da UAL;

Aos colegas da minha turma;

À Roberta e à equipa do Gaci/UAL;

Aos integrantes do Gamd/UAL;

Ao Abdul's Angels e sua equipa;

Ao IURJ.

Agradeço imensamente.

“O indivíduo necessita de se realizar, e para tal, entra em relações de alteridade que pressupõem valores essenciais advindos da fornalha da ética e da moral.”

(Arlindo Donário e Ricardo Santos)

“Um sonho só se concretiza quando as atitudes convergem para o sacrifício pessoal. [...] desejar é pouco. O desejo só se converte em realidade para quem se doa a um ideal.”

(Delano Cerqueira Bunn)

“Disse-lhe Jesus: Eu sou a ressurreição e a vida. Aquele que crê em mim, ainda que morra, viverá.”

(João 11:25)

“Para um sobrevivente, a fé, a esperança e o socorro divinos são a força motriz da continuidade da vida e do desejo de ver mudanças eficientes no funcionamento do trânsito.”

(Ridalva Santana)

RESUMO

Esta dissertação trata sobre a responsabilidade civil automóvel em face dos acidentes rodoviários, em Portugal e no Brasil. Conceitua a responsabilidade civil aquiliana enfocando as características do seu funcionamento. Aborda a utilidade da Análise Económica do Direito e a sua contribuição para a prevenção e a eficiência do combate aos acidentes viários. Discorre acerca da natureza jurídica do seguro obrigatório. Focaliza os meios de proteção judicial, nos sistemas jurídicos luso e brasileiro, assim como a eficiência desses sistemas para o devido suprimento das necessidades emergentes e a garantia dos direitos do lesado, retratando o ressarcimento dos danos sofridos nos sinistros veiculares. Demonstra a maneira de contemplação dos danos patrimoniais e não patrimoniais, na área. Traz a legislação e a jurisprudência acerca do tema.

Palavras-chave: Responsabilidade civil automóvel; seguro obrigatório; mobilidade viária; sinistros rodoviários; trânsito seguro.

ABSTRACT

This dissertation deals with automobile liability in the face of road accidents in Portugal and Brazil. It conceptualizes Aquilian liability by focusing on the characteristics of its operation. It addresses the utility of the Economic Analysis of Law and its contribution to preventing and effectively combating road accidents. It discusses the legal nature of compulsory insurance. It focuses on the means of judicial protection in the Portuguese and Brazilian legal systems, as well as their efficiency to adequately meet emerging needs and guarantee the rights of the injured, portraying the compensation for damages suffered in vehicular claims. Demonstrates the manner of contemplating property and non-property damage concerning the subject. It brings legislation and jurisprudence on the subject.

Keywords: Automobile liability; compulsory insurance; road mobility; road accidents; safe traffic.

ÍNDICE

DEDICATÓRIAS.....	2
AGRADECIMENTOS.....	3
RESUMO	5
ABSTRACT.....	6
ÍNDICE	7
LISTA DE FIGURAS	9
LISTA DE TABELAS	10
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS BRASIL E PORTUGAL	11
INTRODUÇÃO.....	12
1. RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA NOS SISTEMAS LUSO E BRASILEIRO.....	15
1.1. PRINCÍPIO DA RESPONSABILIDADE CIVIL	15
1.2. RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL – CONCURSO.....	18
1.3. A RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA, DELITUAL OU EXTRA CONTRATUAL	20
1.4. PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA OU EXTRA CONTRATUAL	22
1.5. DISTINÇÃO ENTRE A RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA E SUBJETIVA	25
1.6. O RISCO E O FACTO LÍCITO NA RESPONSABILIDADE CIVIL PRIVADA	29
1.7. A RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTES RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL E NO BRASIL	31
2. A ANÁLISE ECONÓMICA DO SISTEMA JURÍDICO PARA O ALCANCE DA PREVENÇÃO E DA EFICIÊNCIA DO COMBATE AOS ACIDENTES VIÁRIOS	35
2.1. ECONOMIA E DIREITO.....	35
2.2. A ANÁLISE ECONÓMICA E A EFICIÊNCIA DO SISTEMA JURÍDICO	38
2.3. A EQUAÇÃO PESSOAL, OS AXIOMAS E AS ESCOLHAS INDIVIDUAIS	41
2.4. A TEORIA DOS JOGOS E O EQUILÍBRIO DE NASH – A INCERTEZA E O RISCO: AVERSÃO, NEUTRALIDADE E PROPENSÃO	43
2.5. A SANÇÃO ESPERADA, A PREVISTA LEGALMENTE, A PROBABILIDADE DA APLICAÇÃO DA LEI E A PROBABILIDADE UMBRAL	47
2.6. O ENFRENTAMENTO DA PROBLEMÁTICA EM PORTUGAL E NO BRASIL – CIRCUNSTÂNCIAS, NÚMEROS E AÇÕES DE COMBATE	51
3. A NATUREZA JURÍDICA DO SEGURO OBRIGATÓRIO DA RESPONSABILIDADE CIVIL ORIUNDA DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS	66
3.1. O SEGURO PARA REPARAÇÃO DOS DANOS	66
3.2. A NATUREZA JURÍDICA DO SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL	68
3.3. A ATIVIDADE RODOVIÁRIA E O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL EM PORTUGAL.....	73
3.4. O TRÂNSITO E O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE AUTOMÓVEL NO BRASIL – A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 904, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2019.....	78
4. A VERTENTE PROCESSUAL DA RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA NOS SISTEMAS LUSO E BRASILEIRO: A PROTEÇÃO IMEDIATA DO LESADO. O RESSARCIMENTO DOS DANOS RESULTANTES DOS SINISTROS RODOVIÁRIOS – PRISMA JURISPRUDENCIAL – A COLISÃO DE DIREITOS.....	87

4.1.	PROVIDÊNCIA PROCESSUAL ESPECÍFICA PARA A RESPONSABILIZAÇÃO E REPARAÇÃO DO DANO EM PORTUGAL – PROCEDIMENTO CAUTELAR – PROTEÇÃO DOS DIREITOS DO LESADO – SUPRIMENTO DE SUAS NECESSIDADES IMEDIATAS	87
4.2.	NECESSIDADES IMEDIATAS DO LESADO NO BRASIL – TUTELA DE URGÊNCIA.....	89
4.3.	RESSARCIMENTO AO LESADO – JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – PORTUGAL ..	91
4.4.	RESSARCIMENTO AO PREJUDICADO – JURISPRUDÊNCIA DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA – BRASIL	93
4.5.	A DILAÇÃO PROCESSUAL NOS SISTEMAS JUDICIÁRIOS LUSO E BRASILEIRO	98
4.6.	A COLISÃO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS NOS SISTEMAS LUSO E BRASILEIRO – PONDERAÇÃO, HARMONIZAÇÃO E SOPESAMENTO	102
5.	OS DANOS PATRIMONIAIS E NÃO PATRIMONIAIS ADVINDOS DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS, EM PORTUGAL E NO BRASIL. INDEMNIZAÇÃO. COMPENSAÇÃO. SEGURO OBRIGATÓRIO E SEGURO OPCIONAL	108
5.1.	DANOS PATRIMONIAIS E NÃO PATRIMONIAIS	108
5.2.	O RESSARCIMENTO DOS DANOS ADVINDOS DOS ACIDENTES VIÁRIOS – HIPÓTESES DE COBERTURA PELO SORCA À LUZ DA DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA DE PORTUGAL.....	115
5.3.	O RESSARCIMENTO DOS DANOS ADVINDOS DOS ACIDENTES VIÁRIOS – A DOCTRINA E A JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRAS – O DPVAT E A MEDIDA PROVISÓRIA N.º 904, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2019.....	127
	CONCLUSÕES	131
	FONTES DOCUMENTAIS	135
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	144
	ANEXO A - TABELA DE DANOS DO DPVAT – LEI N.º 6.194, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1974.	153
	ANEXO B – PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRO	154
	ANEXO C – ACÓRDÃO DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA BRASILEIRO – RESP. N° 1574350/SC	155
	ANEXO D – PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO SENADO BRASILEIRO	157
	ANEXO E – MEDIDA PROVISÓRIA N.º 904, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2019.	158

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal	57
Figura 2 – Óbitos por causas Externas – Brasil (Vítimas de acidentes rodoviários)	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal Continente	56
Tabela 2 – Dados sobre acidentes ocorridos em rodovias Federais no Brasil em 2014	64

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS BRASIL E PORTUGAL

BDJUR – Base de Dados Jurídica
CCB – Código Civil Brasileiro
CCP – Código Civil Português
CE – Código de Estradas
CE – Comunidade Europeia
CEJ – Centro de Estudos Judiciários
CF – Constituição Federal
CNJ – Conselho Nacional de Justiça
CNSP – Conselho Nacional de Seguros Privados
CNT – Confederação Nacional de Transportes
CP – Código Penal
CPC – Código de Processo Civil
CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil
CRP – Constituição da República Portuguesa
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
DAMS – Despesas de Assistência Médica e Suplementares
Dec.Reg – Decreto Regulamentar
DF – Distrito Federal
DJe – Diário Judicial Eletrônico
DL – Decreto-Lei
DO – Diário Oficial
DOU – Diário Oficial da União
DPVAT – Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre
DR – Diário da República
DRE – Diário da República Eletrônico
FGA – Fundo de Garantia Automóvel
HU/ USP – Hospital Universitário da
IPP – Incapacidade Parcial Permanente
IURJ – Instituto Universitário do Rio de Janeiro
MP – Medida Provisória
MPF – Ministério Público Federal
ODS – Objetivo de desenvolvimento sustentável
PENSE – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária
PRF – Polícia Rodoviária Federal
Relat. – Relator(a)
REsp. – Recurso Especial
SORCA – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel
STJ – Superior Tribunal de Justiça
STJ – Supremo Tribunal de Justiça
SUSEP – Superintendência de Seguros Privados
USP – Universidade de São Paulo

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito constituem uma preocupação constante para Portugal e o Brasil. A cada ano, há um número significativo de sinistros rodoviários.

A responsabilidade civil é um instituto aplicável *ex-post* aos danos emergentes dos acidentes, de natureza privada, que visa, por um lado reparar, tanto quanto possível¹, o dano provocado pelo lesante - o que se traduz na justiça corretiva – e, por outro lado, ao levar a que o lesante suporte na sua esfera jurídica os custos equivalentes aos danos provocados, tenderá a desenvolver nos indivíduos um comportamento eficiente, de acordo com o conceito de *bom pai de família* (art.º 487º/2 do CC), tendo, também, uma função de prevenção geral.

Serão os acidentes rodoviários fatalidades inevitáveis? Para responder a esta questão há que ter em consideração que o risco é inerente à vida humana em todas as suas dimensões, pelo que é impossível anular o risco não só quanto a qualquer acto humano, mas também quanto aos factos involuntários dos quais promanam danos para terceiros. Assim, não é possível reduzir os acidentes a zero, mas os mesmos podem ser reduzidos, desde que os indivíduos desenvolvam um nível de cuidado ótimo (atuando diligentemente) o que leva à minimização dos custos sociais dos acidentes.

De outro modo, há que ter em conta que o ser humano tem intrinsecamente limitações de vária ordem: limitações cognitivas e limitações da vontade que levam a que o mesmo cometa erros, nomeadamente quanto ao nível de cuidado ótimo.

Ainda se tem de considerar que o ser humano, como um todo somático-psíquico, toma as suas decisões não apenas baseadas na razão, mas é sempre influenciado pelos fatores biológicos bem como pelas circunstâncias que têm um papel de suma importância nas decisões da pessoa humana.

Com efeito, as circunstâncias alteram o estado do indivíduo, desencadeando emoções e sentimentos que influem decisivamente no seu comportamento²

¹ Dizemos “tanto quanto possível”, dado que existem danos não patrimoniais que são insuscetíveis de reparação total e, no caso de morte do lesado existe uma impossibilidade de qualquer reparação do mesmo.

² Donário, Arlindo e Ricardo Borges dos Santos (2013). **Paradigma do Homo Economicus. Consequências na Construção do Modelo Económico e Financeiro Liberal** - Centro de Análise Económica de Regulação Social (CARS) Universidade Autónoma de Lisboa, p. 70, citando Loewenstein, George (2005) - Hot-Cold Empathy Gaps and Medical Decision Making. *Health Psychology*, vol. 24, nº 4 (Suppl.): S49-S56.

A mobilidade terrestre nas vias públicas é efetuada de diversas formas pelos seus usuários, nomeadamente, caminhando a pé ou utilizando veículos motorizados ou não. A fim de que haja eficiência, os utilizadores das vias públicas devem agir com o nível de cuidado ótimo.

A responsabilidade civil é um meio importante no Estado Democrático de Direito, dado que é uma forma por meio da qual os direitos individuais, quando violados, podem ser reparados. Com efeito, diante da ocorrência de um dano, intencional ou não, o lesante deve ser responsabilizado e o lesado indemnizado ou compensado, consoante a violação se verifique quanto aos direitos patrimoniais ou não patrimoniais, respetivamente.

Devido à natureza da atividade de transportes terrestres e ao aumento da sua prática, que provoca o crescimento da frota veicular usada para o deslocamento das pessoas e de mercadorias, os sinistros também acontecem em larga escala. Diante disso, tornou-se necessária a criação e o desenvolvimento de ferramentas de prevenção, defesa e otimização das ações reparadoras dos danos decorrentes do transporte viário. Uma delas é o seguro automóvel, forma que contribui para a proteção do lesado e a adimplência do lesante.

Outra vertente relevante acerca do tema é a questão do amparo dos direitos atingidos e do socorro às vítimas. As necessidades emergentes do prejudicado devem ser supridas. Busca-se isso por meio das providências processuais/legais para o respaldo dos interesses dos jurisdicionados nos sistemas luso e brasileiro.

As medidas preventivas das ocorrências dos sinistros viários são de grande valor. A Análise Económica do Direito trata dos variados aspectos de propensão e/ou diminuição dos acidentes. O conhecimento, trazido pela área, permite a tomada de diligências e a realização de ações eficientes no combate ao problema.

Dessa forma, o conteúdo pesquisado será de grande valia para o aprofundamento da matéria, seu desenvolvimento, suas particularidades e o enfoque contemporâneo do tema. Serão observadas as inclinações doutrinárias e jurisprudenciais em relação ao assunto.

A pesquisa pode ser classificada como descritiva quanto a seus objetivos e qualitativa quanto à natureza dos dados utilizados. A abordagem será dedutiva, bastante usada no direito. Quanto ao método de procedimento, vamos usar o histórico e o comparativo, trazendo, ainda, alguns exemplos de casos concretos oriundos do entendimento jurisprudencial português e brasileiro. Serão realizadas consultas bibliográficas e documentais do conteúdo doutrinário, legislativo e jurisprudencial, acerca do tema.

Diante da relevância do assunto, a presente investigação visa, prioritariamente, averiguar se há mecanismos para a efetiva responsabilização civil do lesante e a necessária reparação dos prejuízos suportados pelo lesado, em sinistros de tráfego, assim como a prevenção dos acidentes, em Portugal e no Brasil.

Para tanto, o primeiro capítulo conceituará a responsabilidade civil aquiliana, nos sistemas luso e brasileiro, enfocando as características dos seus funcionamentos. O segundo capítulo abordará a utilidade da Análise Económica do Direito, a sua contribuição para a prevenção e a eficiência do combate aos acidentes viários. No terceiro capítulo será apresentada a natureza jurídica do seguro obrigatório de responsabilidade civil pelos acidentes rodoviários e a sua eficácia. Enfocar-se-á a MP n° 904, de 11/11/2019, editada no Brasil. O quarto capítulo abordará os meios de proteção judicial, nos sistemas jurídicos português e brasileiro, assim como a sua efetividade para o devido suprimento das necessidades emergentes e a garantia dos direitos do lesado, retratando o ressarcimento dos danos sofridos nos sinistros veiculares. No quinto e último capítulo será evidenciada a maneira como o seguro obrigatório e opcional contemplam os danos patrimoniais e não patrimoniais nas jurisprudências luso e brasileira.

Sem mais delongas, mergulhemos no estudo do relevante e necessário tema.

1. RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA NOS SISTEMAS LUSO E BRASILEIRO

A responsabilidade civil tem duas funções principais: uma que se consubstancia na reparação do dano e outra na prevenção, dado que o lesante ao ter que reparar os danos provocados a outrem internaliza as externalidades. Com efeito, se a mesma pessoa suporta todos os custos e todos os benefícios das suas ações tenderá a ter um comportamento diligente, ou seja, buscará desenvolver um nível de cuidado ótimo, como é pressuposto no conceito de bom pai de família, previsto no art.º 483º/2 do CC.

1.1. Princípio da responsabilidade civil

O princípio da responsabilidade civil é de fundamental importância para a efetividade do Direito. Sendo deste uma das bases, o citado princípio deve nortear as relações humanas, em todas as áreas, a fim de contribuir para a paz social.

Mário Costa ensina que: *“O princípio geral da matéria encontra-se consagrado no art. 483º do Cód. Civ [...]”*.³ Assim, da violação de um bem jurídico alheio nasce a obrigação, por parte do lesante, de reparar o lesado, tanto quanto aos danos patrimoniais como quanto aos danos não patrimoniais. Como refere Diogo Campos: um *“[...] princípio de justiça que exige que nenhum dano sofrido acidentalmente por um indivíduo ou um grupo de indivíduos fique sem ser indemnizado [...]”*.⁴

Dessa forma, uma vez livres para as ações da vida, as pessoas são responsáveis por todos os seus actos e as consequências destes. Não é raro que um facto danoso se origine do desrespeito de um dever de comportamento universal e/ou de um contrato, dando azo ao emprego de uma ou das duas responsabilizações. Diogo Campos, afirma que em caso das reparações decorrentes de acidentes viários a obrigação do segurado, responsável pelo sinistro, *“[...] tem a sua fonte na responsabilidade civil, enquanto a da seguradora é de origem contratual”*.⁵

O Código Civil Brasileiro - Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - trata da responsabilidade civil, no título III, artigo 186 e 187, como também no título IX, capítulo I,

³ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. p. 557.

⁴ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 16.

⁵ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 90.

artigo 927, caput e parágrafo único. Carlos Gonçalves ressalta a função restauradora da responsabilidade civil para o equilíbrio moral e patrimonial, na atualidade. Aduz a importância do estudo da matéria para os operadores do direito, tanto na seara acadêmica quanto na profissional. O autor entende que a prática da responsabilidade contribui para a “[...] *redistribuição da riqueza de conformidade com os ditames da justiça, tutelando a pertinência de um bem, com todas as suas utilidades, presentes e futuras, a um sujeito determinado*”.⁶

Sabe-se que a responsabilidade pessoal pelas ações exercidas contribui para o equilíbrio entre a liberdade e a autonomia, características da dignidade humana. Por sua vez, a arbitrariedade e a dignidade são incompatíveis. Segundo Pedro Vasconcelos: “*A liberdade sem responsabilidade constitui arbítrio [...]*”.⁷ Dessarte, a liberdade de um não pode cercear a do outro, assim como não se admite a pura e injustificada sujeição da vontade e da autonomia. Ter dignidade é gravitar entre elas – a liberdade, a vontade e a autonomia –, respeitando a igualdade jurídica que há, indubitavelmente, entre as partes.

Com efeito, a responsabilidade civil adentra a todos os setores da vida e da sociedade. Ela deve estar presente nas relações familiares, trabalhistas, religiosas, educacionais, políticas, morais, ambientais etc. Dessa maneira, Carlos Gonçalves lembra que são várias as espécies de responsabilidade e as formas de tratamento jurídico que recebem, com a finalidade de restaurar o equilíbrio e a harmonia da vida em coletividade. O escritor diz: “*Coloca-se, assim, o responsável na situação de quem, por ter violado determinada norma, vê-se exposto às consequências não desejadas decorrentes de sua conduta danosa, podendo ser compelido a restaurar o statu quo ante*”.⁸ Logo, é consabido que a responsabilidade civil possui, além do objetivo reparador, o teor pedagógico manifestado na lição primordial de que se houver dano haverá, também, reparação.

Destarte, segundo os ensinamentos de António Cordeiro, a responsabilidade civil consiste num regime geral do Direito privado. Assim sendo: “*Os danos que ela vai apagar são os desencadeados por supressões ocorridas em qualquer disciplina civil, desde o Direito da personalidade ao das sucessões*”.⁹ Tal afirmação demonstra a relevância e a grandiosidade do instituto pesquisado. O escritor completa: “*Em Direito, o dano ou prejuízo traduz-se na*

⁶ GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Direito Civil Brasileiro - Volume IV: responsabilidade civil**. p. 22.

⁷ VASCONCELOS, Pedro Pais de (1999) – **Teoria Geral do Direito Civil - Volume I**. p. 22.

⁸ GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Direito Civil Brasileiro - Volume IV: responsabilidade civil**. p. 19-20.

⁹ CORDEIRO, António Menezes (2012) – **Tratado de Direito Civil I**. p. 982.

supressão ou diminuição de uma situação favorável que estava protegida pelo ordenamento”.¹⁰ Para o referido autor, “*A imputação faz-se através de uma obrigação: a obrigação de indenizar*”.¹¹ Esta, busca trazer de volta o tanto que possível o estado anterior ao prejuízo. A responsabilidade pelos actos próprios é uma das características do desenvolvimento social. Sendo assim, há dever de indemnização sempre alguém cause um dano a outrem.

Não obstante, nem sempre se pode retornar à realidade anterior ao dano. Por vezes, esse atinge bens irreparáveis, dos quais se derivam o gozo dos demais direitos. A circunstância está presente em vários sinistros viários. Nesse sentido afirma Arlindo Donário:

Ainda que o princípio geral do sistema de responsabilidade civil português seja a compensação integral *ex-post* é impossível, dado que em termos de análise Económica a função utilidade desloca-se para um nível inferior quando certos órgãos vitais são afectados, diminuindo as alternativas disponíveis do lesado.¹²

Sabe-se, ainda, que para o direito a responsabilidade pode ser civil ou criminal, dependendo da esfera atingida ou do alcance do dano causado no exercício da liberdade e da autonomia. Segundo Pedro Vasconcelos há: “*Responsabilidade criminal pelos ilícitos mais graves, que agredem os mais altos valores tutelados pela Ordem Jurídica e que estão na lei exaustivamente tipificados como crimes*”.¹³ Quando não tão grave para configurar um crime, o ilícito ensejará a responsabilidade civil e a reparação do dano moral ou patrimonial. A responsabilidade civil (direito privado) e a criminal (direito público) podem ser cumulativas.

Outrossim, importa registrar que os danos abrangidos pela responsabilidade civil automóvel podem ser patrimoniais e/ou não patrimoniais. Estes são oriundos do sofrimento advindo dos resultados do sinistro, os quais podem ser físicos, psíquicos, pessoais ou familiares. Aqueles, derivam da diminuição do património pessoal ou familiar. Acerca dos danos morais maestra Arlindo Donário: “*Os danos morais são os danos não patrimoniais sofridos pelas vítimas. No caso de morte, também são incluídos os danos sofridos pelos herdeiros das vítimas [...]*”.¹⁴

¹⁰ CORDEIRO, António Menezes (2012) – **Tratado de Direito Civil I**, p. 979.

¹¹ CORDEIRO, António Menezes (2012) – **Tratado de Direito Civil I**, p. 981.

¹² DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**, p. 211.

¹³ VASCONCELOS, Pedro Pais de (1999) – **Teoria Geral do Direito Civil - Volume I**, p. 23.

¹⁴ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**, p. 199.

Dessarte, os efeitos do comportamento em sociedade podem ser evolutivos ou regressivos, benfazejos ou prejudiciais. A prática da responsabilidade civil tem grande valia na busca do equilíbrio social. Nesta senda, José Dias:

No processo de alteração do direito, um homem novo, preocupado com o destino da humanidade e com o mundo que deixaremos para os nossos descendentes, preocupado com as injustiças sociais, com a visão voltada para a construção de uma sociedade mais igualitária, em que os valores éticos sejam resgatados e efetivamente empregados nos dilemas presentes, deve ser o ponto de partida dessa evolução da responsabilidade civil.¹⁵

Outra distinção, presente no estudo da Responsabilidade Civil, como ressalta António Cordeiro, concerne na origem da obrigação, podendo tratar-se de uma relação preexistente – caso do contrato –, ou da quebra do dever geral de cuidado – sendo esta a aquiliana.¹⁶

O presente trabalho enfoca a responsabilidade por acidentes de viação, dessa forma, gravitará em torno da responsabilidade aquiliana. Isto, pela questão da especificação e não em face da primazia do instituto pesquisado em detrimento dos demais. Presente, também, as obrigações contratuais referentes ao seguro. Logo, há que se reconhecer que a responsabilidade civil, em foco, abrange o prisma contratual e extracontratual.¹⁷

Dessa maneira, observamos que, embora a responsabilidade civil contratual seja, por um ângulo, mais benéfica ao lesado – visto que tem presente a presunção da culpa no descumprimento ou no mau cumprimento da obrigação, além do seu maior prazo prescricional - não registramos aqui uma competição de utilidade entre elas. Porém, importa examinar, a seguir, a ocorrência de concurso entre ambas.

1.2. Responsabilidade civil contratual e extracontratual – Concurso

A responsabilidade civil contratual - presente em episódio de dano decorrente de violação obrigacional, descumprimento de um crédito, dever pactuado etc. – e a

¹⁵ DIAS, José de Aguiar (2006) – **Da Responsabilidade Civil**. p. 52.

¹⁶ Cfr.: “De entre as distinções básicas da responsabilidade civil, avulta a que separa a responsabilidade contratual da aquiliana. A primeira deriva da Tábua III da Lei das XII Tábuas e contempla o que não cumpra uma obrigação contratual. A segunda nasceu com a *Lex Aquilia* (286 a. C.) e opera quando alguém viole o direito absoluto ou uma norma de proteção e o faça com culpa”. CORDEIRO, António Menezes (2004) – **Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas**. p. 42.

¹⁷ No mesmo sentido, Gomes Rodrigues reconhece que a responsabilidade civil pode ser: “[...] contratual, negociar ao ou obrigacional [...]”, por outro lado, “[...] extracontratual, delitual ou aquiliana [...] Esta [...] por actos ilícitos, pelo risco e por factos lícitos danosos”. RODRIGUES, Álvaro da Cunha Gomes (2007) - Aspectos Pluriformes da Responsabilidade no Direito Rodoviário; In: **Acidentes de Viação: Responsabilidade civil e criminal por delitos de construção e manutenção das estradas**. p. 17.

responsabilidade civil extracontratual – referente à circunstância de prejuízo derivado do descumprimento de um dever de procedimento generalizado/comum, independente de pacto – apesar de possuírem autonomia funcional, possuem regimes semelhantes. Destarte, a distinção entre a responsabilidade civil contratual e a extracontratual ancora-se na natureza da obrigação, no nascedouro do dever e suas peculiaridades.

Segundo Nuno Oliveira, a questão da responsabilidade civil está no deslinde da incumbência dos danos ou prejuízos. O autor observa: “*Encontrando-se preenchidos os pressupostos da responsabilidade civil (contratual ou extracontratual), os danos deslocam-se de quem os sofreu, i.e., do lesado, para quem os causou, i.e. para o lesante [...]*.”¹⁸

Outrossim, não é raro que um facto danoso se origine do desrespeito de um dever de comportamento universal e/ou de um contrato, dando azo ao emprego de uma ou das duas responsabilizações.

Nesse contexto, diante do silêncio legal e da divergência doutrinária, que envolvem o tema, Mário Costa entende que se um mesmo facto danoso puder ser visto como ilícito civil contratual ou extracontratual, podendo ser reparado por meio de ambas as responsabilidades - caso em que há concurso entre elas – “[...] o regime da responsabilidade contratual ‘consome’ o da extracontratual... princípio da consunção.”¹⁹ Uma vez que a responsabilidade civil contratual traz a presunção da culpa (artigo 799º do CC português) e o prazo mais alongado (20 anos – artigo 309º do CC português), provavelmente, torna-se mais benéfica para o lesado, o qual, no âmbito privado, pode escolher a disciplina reguladora de sua demanda, respeitando, é claro, as normas legais norteadoras das relações sociais.

José Dias refere que a responsabilidade civil contratual e a extracontratual possuem uma unidade e são reguladas pelos mesmos princípios. O doutrinador entendeu que, diante de um único prejuízo, não haverá “*cumulação*” de ações de responsabilidade e sim uma “*opção*”, onde o detentor do direito lesado buscará o ressarcimento do agravo sofrido, da forma que entender mais benéfica para o seu caso²⁰. Em se tratando de mais de um tipo de dano, poderá o prejudicado fazer uso de ação estabelecadora de responsabilidade civil contratual e

¹⁸ OLIVEIRA, Nuno Manuel Pinto (2011) – **Princípios de Direito dos Contratos**. p. 590.

¹⁹ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 551-552.

²⁰ DIAS, José de Aguiar (2006) – **Da Responsabilidade Civil**. pp. 156, 219.

extracontratual. Essas, como Nuno Oliveira afirmou, são os “[...] *tipos fundamentais de responsabilidade civil* [...]”.²¹

Vaz Serra observou que os Códigos civis português, francês, italiano, alemão, suíço, dentre outros, são, de forma generalizada, “[...] *favoráveis ao critério da apreciação da culpa in abstracto*”, quer dizer, *pela diligência do homem médio (bom pai de família)* [...]”²², conforme o estipulado no art.º 487º/2º do Código Civil português²⁴, tanto na responsabilidade civil contratual quanto na extracontratual.

Com efeito, em ambas as responsabilidades, supra referidas, as pessoas devem agir com a diligência devida, diga-se, quer nas ações gerais da vida em sociedade ou no cumprimento pactuado em negociações voluntárias, dado que as normas (princípios e regras) devem ser respeitadas a fim de que se tenda para a realização da justiça e da eficiência.

1.3. A Responsabilidade civil aquiliana, delitual ou extracontratual

A responsabilidade civil extracontratual²⁵, também chamada aquiliana ou delitual, conforme Mário Costa²⁶, está disciplinada nos artigos 483º²⁷ a 498º do Código Civil Português

²¹ Ver: “Os tipos fundamentais de responsabilidade civil são a responsabilidade contratual ou obrigacional e a responsabilidade extracontratual ou extraobrigacional: a primeira, a responsabilidade contratual ou obrigacional, define-se pela positiva – decorre da infração de um dever de carácter especial ou específico e, dentro dos deveres especiais ou específicos, decorre da infração de um dever de prestação (art. 397º do Código Civil) –; a segunda, a responsabilidade extracontratual ou extraobrigacional define-se pela negativa – não decorre da infração de nenhum dever de carácter especial [seja porque resulta da infração de um dever de carácter geral ou genérico, correlato, p. ex., de um direito de personalidade ou de um direito real (responsabilidade subjectiva) seja porque não resulta da infração de nenhum dever (responsabilidade objectiva)]”. OLIVEIRA, Nuno Manuel Pinto (2011) – **Princípios de Direito dos Contratos**. p. 591.

²² Neste sentido: “A culpa é apreciada em abstracto. Na falta de outro critério legal é apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias do caso, ou seja do homem médio que é o suposto ser querido pela ordem jurídica - conf. art. 487º, n.º 2, do CC.” – ALMEIDA, Ferreira de, relat. (2003) - Revista n.º 2960/03 - 2.ª Secção; In: **Coleção Formação Contínua. Direito Estradal**. p. 169.

²³ SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz (1959) – Responsabilidade Contratual e Responsabilidade Extracontratual. In: Responsabilidade Civil. Separata do «**Boletim do Ministério da Justiça**» N.º 85. p. 116.

²⁴ Cfr.: “Na falta de outro critério legal, a culpa é apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso (art. 487º, n.º 2, do CC). O critério legal de apreciação da culpa é, pois, como acima se disse, abstracto, ou seja, tendo em conta as concretas circunstâncias da dinâmica do acidente de viação em causa, por referência a um condutor normal.” – JESUS, Gregório Silva (2013) – Infracções Estradais Causais nos Acidentes de Viação: Quadro sinóptico de algumas delas nas deliberações do Supremo Tribunal de Justiça. In: **Coleção Formação Contínua. Direito Estradal**. p. 31.

²⁵ Vide: “O princípio geral do sistema de responsabilidade civil extracontratual está baseado na culpa. O artigo 483º do Código Civil português estabelece o princípio geral e especifica os pressupostos da responsabilidade civil subjectiva: dever do indivíduo seguir um determinado padrão de conduta; dano actual e nexo de causalidade que relaciona os danos com o facto [...] A determinação do grau de negligência é efectuada tomando em conta o padrão de diligência de um bom pai de família, que se valora contextualmente tomando em consideração as circunstâncias de cada caso (art.º 487º/2).” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 190.

²⁶ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 540, 556.

²⁷ **Artigo 483.º (Princípio geral)** 1. Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem

e tem lugar em relação aos ilícitos civis não abarcados pela responsabilidade contratual. Ela provém do descumprimento de encargos ou de “*vínculos jurídicos gerais*”, relativos ao procedimento de todos, em sociedade, respeitantes aos chamados “*direitos absolutos*” e às ações que, muito embora lícitas, prejudiquem o direito ou o patrimônio alheio.

Dessa maneira, a responsabilidade pelos actos próprios é uma das características do desenvolvimento social. Sendo assim, há dever de reparação/indemnização sempre que alguém cause um dano a outrem. Sílvio Venosa afirma que o uso da expressão “responsabilidade” é apropriada quando uma pessoa física ou jurídica comete um facto danoso em sua vida cotidiana ou profissional, nas simples relações da vida ou nos negócios jurídicos, ou seja, havendo ou não um pacto entre elas.

Como se pode observar, assim como todos os actos humanos produzem resultados, que podem ter efeitos negativos ou positivos, haverá, respectivamente, vantagens ou prejuízos a serem administrados para que se restaure o equilíbrio social abalado moral e/ou patrimonialmente. Para o escritor: “*Os danos que devem ser reparados são aqueles de índole jurídica, embora possam ter conteúdo também de cunho moral, religioso, social, ético etc., somente merecendo a reparação do dano as transgressões dentro dos princípios obrigacionais.*”²⁸

A responsabilidade civil é uma das fontes das obrigações. Segundo Carlos Gonçalves, uma obrigação não cumprida pode ser resolvida com perdas e danos. O autor refere que a consequência do cometimento de um acto ilícito, para o agente, consiste no dever que tem de repará-lo restaurando a condição do lesado.²⁹ Este, adquire um crédito e aquele, uma obrigação.

José Dias falou da reparação como o esforço de dissipação do prejuízo e o retorno à condição antecedente à sua ocorrência. Da mesma forma estabelece o art.º 562º do CCP: “*Quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação*”. Não sendo possível a reconstituição, da condição anterior ao prejuízo, há cabimento de perdas e danos³⁰.

ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação. 2. Só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei. **CÓDIGO CIVIL**: Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de novembro de 1966. p. 95.

²⁸ VENOSA, Sílvio de Salvo (2017) – **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil**. pp. 433-434.

²⁹ GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Direito Civil Brasileiro - Volume IV: responsabilidade civil**. p. 22.

³⁰ DIAS, José de Aguiar (2006) – **Da Responsabilidade Civil**. p. 25.

Logo, sendo a responsabilidade, integrante do direito das obrigações, a reparação do dano é subsequente à violação de uma “*obrigação, dever jurídico ou direito*”. Assim disse Sílvio Venosa e, em contínuo, explicitou, citando Carlos Gonçalves: “*Sob esse prisma, pode-se divisar um dever jurídico primário ou originário, “cuja violação acarreta um dever jurídico sucessivo ou secundário, que é o de indenizar o prejuízo”*” (Gonçalves, 2003:6).”³¹

Destarte, o próprio Carlos Gonçalves³², fazendo alusão ao artigo 186, do Código Civil brasileiro, refere-se a uma regra universal de que quem causar dano a outrem deverá fazer a competente reparação. É o que chama de responsabilidade aquiliana, lembrando que a responsabilidade civil subjetiva possui quatro elementos indispensáveis: a ação ou omissão, a culpa ou o dolo, o nexo causal e o dano. Acerca de tais itens, falaremos no próximo ponto.

1.4. Pressupostos da responsabilidade civil aquiliana ou extracontratual

A responsabilidade civil extracontratual, na sua forma subjectiva, exige a verificação de vários pressupostos, conforme a previsão do art.º 483º n.º 1 do CCP., como a ilicitude e a culpa, o facto³³ (“*violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios*”), o dever reconhecido por lei, a imputabilidade e conduta padrão e o nexo de causalidade entre o facto e o resultado.

A ilicitude é de ordem objectiva, pois consubstancia-se numa violação objectiva das normas do Direito efetuada pelo comportamento ou ação do indivíduo.

A culpa, que pressupõe sempre a ilicitude e que pode resultar de uma ação (*culpa in faciendo*) ou omissão (*culpa in non faciendo*), tem natureza subjetiva, e traduz-se em termos ético-jurídicos numa censurabilidade, traduzindo um juízo de censura ao lesante, relevado de valoração, logo, este conceito jurídico está inserto na categoria axiológica, pelo que os valores “*são caracterizados pelo fato de que seu conceito básico não é o de dever ou de dever-ser, mas o conceito de bom.*”³⁴

Uma vez verificada a ilicitude, para que haja culpa em sentido jurídico, em termos de censurabilidade, a causa do dano tem de ter por origem a vontade do agente que se traduz na

³¹ VENOSA, Sílvio de Salvo (2017) – **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil**. p. 434.

³² GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Direito Civil Brasileiro - Volume IV: responsabilidade civil**. p. 52.

³³ CAETANO, Marcelo (1977) – **Princípios fundamentais do direito administrativo**. p.106: “De modo que o termo ato aparece associado à idéia de fato humano acontecido, uma vontade que se manifestou ou pelo menos se revelou nem que seja; por omissão. Pratica-se um ato: isto é, houve uma manifestação externa da vontade de alguém. O ato é um acontecimento: um acontecimento humano.”

³⁴ ALEX, Robert (2006) – **Teoria dos Direitos Fundamentais**. p. 145.

falta de diligência e se configura no elemento subjetivo, sem haver intenção de prejudicar outrem.

O conceito de culpa, para além da relação com a censurabilidade no plano axiológico-jurídico, pode ser entendido, em termos mais objetivos, como traduzindo o desenvolvimento, por parte do indivíduo, de um nível de cuidado inferior ao nível de cuidado devido, ou, por outras palavras, o indivíduo não foi diligente de acordo com o conceito aberto de *bom pai de família* previsto no art.º 487º/2 do CC, de acordo com as circunstâncias concretas.³⁵

A doutrina faz menção dos elementos primordiais para a caracterização da responsabilidade civil, embora não haja uma exata uniformização entre os autores. Observemos algumas definições, a seguir.

Mário Costa³⁶ aponta cinco pressupostos da responsabilidade civil extracontratual subjetiva, são eles: “[...] o facto, a ilicitude, a imputação do facto ao lesante, o dano e o nexo de causalidade entre o facto e o dano”. Ainda, segundo este autor, o facto deve ser ilícito, voluntário e não natural, causador de prejuízo ao direito de outrem. O escritor não descarta a omissão danosa, quando, havendo o dever de agir, a inércia do agente tenha provocado um prejuízo, dado que a violação das normas jurídicas se pode verificar por ação ou omissão³⁷, desde que se confirme a existência do nexo causal.

Como já referido, Carlos Gonçalves³⁸ destaca quatro componentes necessários à configuração da responsabilidade civil: a ação (facto positivo) ou omissão (facto negativo), a culpa (negligência ou imprudência) ou o dolo (violação intencional), o nexo causal (relação de causa e efeito) e o dano (material ou moral).

Para Eugénio Battesini são três os requisitos pertinentes à responsabilização e ao ressarcimento do prejuízo: o ato, o dano e o nexo de causalidade entre eles. O acto é qualificado juridicamente em razão do risco (no caso da responsabilidade civil objetiva) ou da culpa (quanto à responsabilidade civil subjetiva), o dano é o prejuízo que pode ser moral e/ou patrimonial, o nexo causal é a conexão entre um e o outro. Este autor refere que quando uma norma

³⁵ Cfr.: “A culpa define-se como o nexo de imputação ético jurídico que liga o facto ilícito à vontade do agente e deve ser apreciada segundo a diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de um dado caso, o que significa que se atende, em abstracto, à diligência exigível a um homem normal, colocado no condicionalismo do caso concreto.” – VASCONCELOS, Oliveira, relat. (2010) - Revista n.º 158/2002.P1.S1 - 2.ª Secção; In: **Coleção Formação Contínua. Direito Estradal**. p. 245.

³⁶ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 557-559.

³⁷ CAETANO, Marcelo (1977) - **Princípios fundamentais do direito administrativo**. p.394.

³⁸ GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Responsabilidade Civil**. p. 66.

comportamental é desrespeitada: “[...] os danos devem recair sobre alguém, de maneira que o Judiciário conecta a causa do dano com a violação da norma e atribui a responsabilidade à parte que incorre em falta ou simplesmente à parte que causou o dano”.³⁹ Em assim agindo, o Judiciário busca a reparação do transtorno e o equilíbrio social, fazendo valer a responsabilidade civil.⁴⁰

Consoante ressalta Flávio Tartuce⁴¹, a conduta danosa pode ser comissiva ou omissiva, voluntária ou não intencional, quando o agente tenha sido negligente, imprudente ou imperito, circunstâncias que configuram o dolo ou a culpa.

Mário Costa⁴² define os elementos constitutivos da responsabilidade. O facto é formado por ações ou omissões que ocasionem danos; A ilicitude é a violação do dever jurídico (direito ou lei), é objetiva; A imputação diz respeito à culpa (dolo ou mera culpa), ela é subjetiva; O dano/prejuízo é a “[...] ofensa de bens ou interesses alheios protegidos pela ordem jurídica.” Os danos podem ser patrimoniais (avaliáveis pecuniariamente) e/ou não patrimoniais (morais); O nexo de causalidade – é a conexão entre o facto/acto e o dano/prejuízo – além de ser elemento da responsabilidade civil, dimensiona a indemnização.

Lembrando que a demonstração do prejuízo é fundamental para o manejo da ação de responsabilidade civil, José Dias afirmou que a presunção do dano tem que ser legal. Indicou três elementos primordiais para a configuração da responsabilidade: “[...] o dano, o ato ilícito e a causalidade [...]”.⁴³ Nessa senda, quanto ao dano, Gomes Rodrigues⁴⁴ advertiu: “Sem dano

³⁹ BATTESINI, Eugênio (2014) – **Comparação e Harmonização de Sistemas Jurídicos: Princípios de Direito Europeu de Responsabilidade Civil**. pp. 237-254.

⁴⁰ Acerca do ponto, Jesús Pintos: “...la función de la responsabilidad civil es el restablecimiento del orden jurídico quebrantado por la acción culpable del causante, la corrección de una injusticia cometida con la víctima. El germen de esta concepción se halla en una visión individualista de la responsabilidad tomada del pensamiento kantiano que encaja con mucha dificultad otros objetivos funcionales o instrumentales como el de la prevención. Los partidarios de esta función restablecedora de la justicia como función «normativa» de la responsabilidad civil ponen el acento en las formas de responsabilidad por culpa, de modo que las reglas de responsabilidad deben establecer los umbrales de cuidado que definen las conductas socialmente reprochables; y a ellas aparejar como consecuencia jurídica la obligación de reparar integralmente a la víctima hasta devolverla a la situación que disfrutaba antes del accidente.” - AGER, Jesús Pintos (2000) – **Baremos, Seguros y Derecho de Daños**. pp. 51-52.

⁴¹ TARTUCE, Flávio (2017) – **Direito Civil - Volume II: direito das obrigações e responsabilidade civil**. p. 357.

⁴² COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 558, 561-562, 578-579, 591-592, 605.

⁴³ DIAS, José de Aguiar (2006) – **Da Responsabilidade Civil**. pp. 103, 155.

⁴⁴ RODRIGUES, Álvaro da Cunha Gomes (2007) - Aspectos Pluriformes da Responsabilidade no Direito Rodoviário; In: **Acidentes de Viação: Responsabilidade civil e criminal por delitos de construção e manutenção das estradas**. p. 18.

ou prejuízo, não há responsabilidade civil, inexistindo, destarte, dever de indemnizar”, o que decorre do previsto no n.º 1 do art.º 493º do CCP.

Assim sendo, a caracterização da responsabilidade civil e o seu enfoque jurídico exigem a presença dos pressupostos da sua instituição, sem os quais não haverá responsabilidade civil e o consequente dever de indemnizar. A observação dos citados elementos é deveras relevante ao deslinde do assunto. Vejamos, no próximo capítulo, outras características pertinentes à matéria.

1.5. Distinção entre a responsabilidade civil objetiva e subjetiva

A responsabilidade subjetiva tem o seu fundamento na culpabilidade do causador do facto/acto danoso. Sua análise depende da culpa para a confirmação do dever de indemnizar. Além disso, em certas situações, permite o exercício do direito de regresso (artigo 497º, n.º 2 do CC português). É distinta da responsabilidade objetiva, que pode existir sem culpa.

Para Flávio Tartuce, a responsabilidade subjetiva, fundamentada na culpa, “*constitui regra geral*” na sistemática normativa brasileira. Como é também na portuguesa. O instituto exige para a responsabilização civil do agente e o ressarcimento do dano que haja a constatação da “*sua culpa genérica, que inclui o dano (intenção de prejudicar) e a culpa em sentido restrito (imprudência, negligência e imperícia)*.”⁴⁵ Busca-se, na verdade, uma justeza entre os envolvidos no incidente, a fim de que o agravado tenha o devido ressarcimento e o responsável arque com as consequências dos seus actos.

Sérgio Cavaliéri⁴⁶ entende que o CC brasileiro, de 2002, possui “*um sistema prevalentemente objetivo*”, devido aos avanços da própria responsabilidade civil, ao longo do tempo, passando a valorizar a responsabilidade objetiva sem, contudo, é claro, abolir a responsabilidade subjetiva, presente no cerne do direito.

Este autor afirma que o CC/2002 traz uma “*cláusula geral de responsabilidade subjetiva*”, contemplada no artigo 927 c/c o artigo 186. Aponta a “*conduta culposa*”, o “*nexo causal*” e o “*dano*” como pressupostos para a responsabilidade subjetiva. Reconhece a culpabilidade como a sua base. O parágrafo único, do artigo 927, do mesmo Código, contempla a responsabilidade objetiva.

⁴⁵ TARTUCE, Flávio (2017) – **Direito Civil - Volume II: direito das obrigações e responsabilidade civil**. p. 559.

⁴⁶ CAVALIERI FILHO, Sérgio (2014) – **Programa de responsabilidade civil**. pp. 32-33, 36-37.

José Gonzáles⁴⁷ lembra que a responsabilidade subjetiva pode ter ensejo na área pré-contratual, contratual ou extracontratual, “[...] *ela pressupõe uma conduta objetiva e subjetivamente reprovável (ilícita e culposa, respectivamente)*”. O autor indica os requisitos para a responsabilização subjetiva, apontando-os segundo as teorias finalista e clássica. Na finalista são quatro: a conduta lesiva (contendo dolo ou negligência e nexo causal), a ilicitude, a culpa e o dano. Na teoria clássica (cinco): a conduta lesiva, a ilicitude, a culpa, o dano e o nexo causal. Segundo o escritor, a responsabilidade subjetiva encontra-se intrinsicamente ligada à culpa e esta ao juízo de censurabilidade.

Segundo Mafalda Barbosa, a conduta é ilícita (pressuposto da responsabilização) sempre que houver “*comportamento abusivo do direito*” e violação dos “*direitos subjetivos absolutos*” e/ou das “*disposições legais de proteção de interesses alheios*”.⁴⁸

José Dias⁴⁹ entendeu que no sistema jurídico brasileiro a regra geral é a responsabilidade subjetiva, reconheceu, porém, que a responsabilidade objetiva seguiu a ganhar espaço e a dominar em casos especificados em “*lei comum*” e “*leis especiais*”, como nas áreas de acidentes de trabalho, automotivos, aeronáuticos, ferroviários, consumeristas e na mineração. Ponderou que o Código Civil brasileiro adotou a culpa como fundamento genérico da responsabilidade, embora tenha reconhecido que em seu conteúdo haja a distinção entre a culpa contratual e a extracontratual.

A responsabilidade objetiva está ligada ao risco. Este, advém principalmente das atividades perigosas, oriundas dos processos de modernização, crescentes na atualidade e em várias áreas da vida. O desenvolvimento social, tecnológico e industrial vem aumentando a cada dia e com ele vêm, além da modernidade e da almejada melhor qualidade de vida, as ameaças e os prejuízos materiais e imateriais que são impostos aos seres humanos. É o ônus do progresso.

Mário Costa, observando o desenvolvimento da vida e as consequentes mudanças jurídicas que o acompanham, adverte que a responsabilização civil foi afastando-se da subjetividade e aderindo aos moldes da, excepcional, objetividade, permitindo que os prejuízos sejam ressarcidos por agentes livres de culpa ou dolo – “*responsabilidade por intervenções lícitas*”. A tecnologia e a industrialização, crescentes, potenciaram os riscos das atividades

⁴⁷ GONZÁLES, José Alberto (2013) – **Responsabilidade Civil**. pp. 73, 77-78, 173.

⁴⁸ BARBOSA, Mafalda Miranda (2014) - (Im)impertinência da autonomização dos danos puramente Morais? Considerações a propósito dos danos morais reflexos. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 45. p. 3.

⁴⁹ DIAS, José de Aguiar (2006) – **Da Responsabilidade Civil**. pp. 96-97, 153-154.

humanas, de um modo geral. Reconhece-se o perigo inerente a variados ofícios, equipamentos e serviços. A imputação pode ocorrer de maneira individual ou coletiva. Esta, torna mais dificultosa a culpabilidade motivando a “*socialização do risco ou do dano*”, a ser suportado pelos causadores ou até pelo Estado (resguardado o seu direito de regresso), de forma a proteger o agravado. Reserva-se, aqui, o exame da culpa para a mensuração do valor reparatório, como ocorre nos artigos: 508º e 510º (delimitação do *quantum* indemnizável); 500º, n.º 3, 501º e 507º, n.º 2 (solidariedade); 570º (concorrência do prejudicado); 496º, n.º 3 (danos não patrimoniais) e 494º (equidade); todos do Código Civil de Portugal.⁵⁰

Arlindo Donário refere que “[...] *na responsabilidade civil pelo risco ou objectiva não se atende à culpa, mas a determinação do causante continua sendo um elemento essencial*”⁵¹. Sabe-se que, independentemente da culpabilidade, na responsabilidade em vista, a definição do lesante faz-se necessária à sua responsabilização. Com efeito, a ocorrência de um dano à esfera jurídica do lesado causará a responsabilidade civil⁵² do causador e a sua obrigação de reparar.

Carlos Gonçalves aduz que na responsabilidade legal ou objetiva, a culpa é dispensada, bastando a demonstração do dano e do nexo causal. É a teoria do risco da atividade, o chamado “*risco proveito*”, onde o ressarcimento do prejuízo é imprescindível. O escritor faz menção de alguns artigos, do CC/2002, que enfocam a responsabilização objetiva, no Brasil, são eles: artigos 936-938 (propriedade de animais, prédio em má conservação, morada de onde caem objetos); art.º 933 (pais, tutores, curadores, empregadores, educadores) e art.º 927 (reparação de casos previstos em lei). Arrola, ainda, leis especiais, quais sejam: Lei nº 6.453/77 (instalação nuclear); DL n.º 2.681/12 (ferrovias); Lei sobre acidentes de trabalho; Código de Defesa do Consumidor; Lei nº 6.938/81 (meio ambiente) etc. Atividades que por si só podem acarretar perigo aos direitos das pessoas.⁵³

⁵⁰ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 528-531, 612-613.

⁵¹ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 181.

⁵² Assim: “[...] a responsabilidade civil também se pode fundamentar no risco ou, inclusivamente, em factos lícitos, para seguir esta perspectiva dever-se-ia afirmar, na sequência e mais amplamente, que a obrigação de indemnizar assenta na ocorrência de um facto danoso. Como, todavia, o direito à indemnização por causa da produção de um dano na esfera jurídica daquele que o obtém supõe que a lei o reconhece em virtude de se preencherem os pressupostos que nela se encontram identificados, parece não poder afirmar-se outra origem a não ser a *ex lege*.” – GONZÁLES, José Alberto (2017) – **Direito da Responsabilidade Civil**. p. 147.

⁵³ GONÇALVES, Carlos Roberto (2016) – **Responsabilidade Civil**. pp. 59-61.

Em Portugal, a responsabilidade pelo risco, no Código Civil lusitano, tem endereço nos artigos 499º⁵⁴ a 510º. A indemnização isenta de culpabilidade deve estar prescrita legalmente. Nos casos de responsabilidade por acidentes viários, a previsão encontra-se nos artigos 503º a 508º, CC⁵⁵, ela é objetiva, resultante do risco do uso de veículo. “*De acordo com o estipulado no art.º 503º a responsabilidade civil pelo risco corresponde a quem é responsável pela sua criação.*”⁵⁶

Dessarte, foi possível observar que na responsabilidade objetiva está presente o risco oriundo de variadas espécies de ações humanas, não havendo a exigência de culpa e ilicitude para o seu reconhecimento, admitindo o dever indemnizatório do facto lícito. Passemos, então ao seu exame.

⁵⁴ **Artigo 499º (Disposições aplicáveis)** São extensivas aos casos de responsabilidade pelo risco, na parte aplicável e na falta de preceitos legais em contrário, as disposições que regulam a responsabilidade por factos ilícitos. – **CÓDIGO CIVIL:** Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de novembro de 1966. p. 98.

⁵⁵ **Artigo 503º (Acidentes causados por veículos)** 1. Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação. 2. As pessoas não imputáveis respondem nos termos do artigo 489º 3. Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do n.º 1. **Artigo 504º (Beneficiários da responsabilidade)** 1 - A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas. 2 - No caso de transporte por virtude de contrato, a responsabilidade abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas. 3 - No caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada. 4 - São nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada. **Artigo 505º (Exclusão da responsabilidade)** Sem prejuízo do disposto no artigo 570º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo. **Artigo 506º (Colisão de veículos)** 1. Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos; se os danos forem causados somente por um dos veículos, sem culpa de nenhum dos condutores, só a pessoa por eles responsável é obrigada a indemnizar. 2. Em caso de dúvida, considera-se igual a medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, bem como a contribuição da culpa de cada um dos condutores. **Artigo 507º (Responsabilidade solidária)** 1. Se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas, todas respondem solidariamente pelos danos, mesmo que haja culpa de alguma ou algumas. 2. Nas relações entre os diferentes responsáveis, a obrigação de indemnizar reparte-se de harmonia com o interesse de cada um na utilização do veículo; mas, se houver culpa de algum ou de alguns, apenas os culpados respondem, sendo aplicável quanto ao direito de regresso, entre eles, ou em relação a eles, o disposto no n.º 2 do artigo 497º. **Artigo 508º (Limites máximos)** 1 - A indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. 2 - Se o acidente for causado por veículo utilizado em transporte colectivo, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel estabelecido para os transportes colectivos. 3 - Se o acidente for causado por veículo utilizado em transporte ferroviário, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido para essa situação em legislação especial. **CÓDIGO CIVIL:** Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de novembro de 1966. pp. 99-100.

⁵⁶ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 190.

1.6. O risco e o facto lícito na responsabilidade civil privada

Sabe-se que a responsabilidade civil é pertinente tanto aos actos lícitos quanto aos ilícitos. É um engano pensar que a responsabilização depende sempre da ilicitude ou do dolo. Portanto, aquele que causar dano a outrem, ainda que sem intenção de prejudicar, será responsável pelo prejuízo causado.

No sistema jurídico português, a responsabilidade civil emerge também de factos jurídicos lícitos, nomeadamente, nos casos previstos no art.º 339º/2 quanto ao estado de necessidade; no art.º 1349º/3 no que tange à passagem forçada ou momentânea; no art.º 1367º quanto à apanha de frutos, todos do CC. Nestes casos a indemnização resulta de um procedimento de pura causalidade material, dado que não há culpa, nem se tem em conta o risco.

É a imputação da obrigação de indemnizar o dano provocado, como ensina António Cordeiro. O autor lembra que, no início, a responsabilidade civil era caracterizada legalmente para situações ilícitas concretas e não gerais, apresentando conotação sancionatória/punitiva. Só ao longo do tempo, passou a visar a reparação dos danos causados.⁵⁷

Desta forma, toda ação humana gera alguma responsabilidade. O risco é inerente às mais variadas atividades. Aquele que se beneficia de alguma delas, deve se responsabilizar pelos seus resultados. Pedro Vasconcelos entende que a responsabilização pelo risco ou pelos actos ilícitos não é propriamente uma responsabilidade, apenas é similar a esta, constituindo-se, na realidade, a “[...] imutabilidade (accountability^[58]). Trata-se de imputar aos beneficiários de atividades lícitas, mas danosas e àqueles que criam perigos ou deles se beneficiam a indemnização dos danos daí resultantes.”⁵⁹ Consiste na reparação do prejuízo, na restauração - realizada da maneira possível - do bem e/ou direito jurídico atingido.

Mário Costa, ensina que a responsabilidade civil se origina na lei e visa a reparação do interesse lesado. O prejudicado torna-se o credor e o agente o devedor. A obrigação de reparar independentemente da vontade das partes constitui-se um dever legal. O escritor enfatiza, ainda: “O que verdadeiramente importa nas sanções civis é a restituição dos interesses lesados. Daí

⁵⁷ CORDEIRO, António Menezes (2012) – **Tratado de Direito Civil I**. pp. 981-982.

⁵⁸ Responsabilização.

⁵⁹ VASCONCELOS, Pedro Pais de (1999) – **Teoria Geral do Direito Civil - Volume I**. p. 23.

*que sejam privadas e disponíveis.”*⁶⁰ Completa José Gonzáles: “*A responsabilidade por factos lícitos funciona como uma categoria residual perante a responsabilidade pelo risco.*”⁶¹

Antunes Varela assevera que aquele que se utilizar de “*coisas perigosas*” que envolvem riscos à integridade da vida ou ao patrimônio de outrem, provocando “*risco em proveito próprio*”, o chamado risco benefício, é responsável pelos danos que ocasionar, uma vez que se beneficiou da atividade arriscada e fez uso de tal recurso.⁶²

Como já fora referido, o Código Civil português prevê a responsabilidade pelo risco nos artigos 499º a 510º. No Código Civil brasileiro a citada responsabilidade pelo risco tem previsão no parágrafo único do artigo 927, já citado, e artigo 931 e seguintes. Várias são, ainda, as leis especiais que tratam do assunto. Tanto o CCB quanto o CCP dispõem que a indemnização por acto lícito, isento de culpa, deve ter especificação legal e que nas atividades perigosas, as que são de risco para outrem, devem aqueles que são beneficiados arcarem com os danos causados pelos seus actos e/ou de seus prepostos. Na seara, observa-se a utilidade do seguro de responsabilidade⁶³ civil.

As atividades perigosas podem ser exercidas no âmbito público ou no privado. Nessa senda, encontram-se beneficiários individuais e/ou coletivos, uns por aumento de patrimônio e outros pelo uso do serviço, conforme a realização dos seus interesses. Assim, quem tem vantagem com uma atividade deve se responsabilizar pelos eventuais prejuízos que ela cause, ainda que seu acto tenha sido totalmente legal.

No mesmo sentido, Mário Costa lembra que a obrigação de indemnizar, decorrente de acto lícito, é “*excepcional*” e consiste numa “*solução justa*”, uma vez que deve haver “*razoabilidade*” entre a satisfação de interesses individuais ou coletivos e o prejuízo que tal satisfação possa trazer à terceiros. Afirma, o autor, que o legislador português preferiu não

⁶⁰ COSTA, Mário Júlio de Almeida (1980) – **Noções de Direito Civil**. pp. 69-70.

⁶¹ GONZÁLES, José Alberto (2013) – **Responsabilidade Civil**. p. 25.

⁶² Logo: “Quem utiliza em seu proveito coisas perigosas, quem introduz na empresa elementos cujo aproveitamento tem os riscos; numa palavra, quem cria ou mantém um risco em proveito próprio, deve suportar as consequências do seu emprego, já que deles colhe o principal benefício [...]” – VARELA, Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral - Volume I**. p. 633.

⁶³ Assim: “O seguro de responsabilidade é um contrato pelo qual a seguradora garante o segurado contra os danos resultantes, para o patrimônio deste, dos pedidos de indemnização baseados em responsabilidade civil contra ele apresentados por terceiros. É função deste tipo de seguro pôr o segurado ao abrigo das consequências patrimoniais da sua responsabilidade civil, reparando o dano real que o sinistro (a reclamação da vítima) lhe cause.” – CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 92.

“unificar num regime comum” os diferentes casos da responsabilidade em tela, os quais podem ser afetos ao direito público ou privado.⁶⁴

Ensina Antunes Varela⁶⁵, que: “[...] o carácter excepcional da responsabilidade que não se baseia no pressuposto da culpa do agente [...]” é afirmado no n.º 2 do artigo 483º do CCP. O escritor refere não haver justeza no sofrimento sem reparação do prejuízo em detrimento de “[...] actos praticados no interesse público ou em exclusivo proveito de outrem”.

Rui Stoco⁶⁶ afirma que o acto lícito só pode ensejar indemnização se esta obrigação estiver formalmente/expressamente prevista em lei. Indica que somente a questão de aumento ou diminuição do património, entre lesante e lesado, não é o bastante para o surgimento da indemnização nas situações lícitas, é preciso a taxatividade legal.

Com efeito, a responsabilidade por intervenções lícitas deve estar expressamente prevista em lei. É admitida quando um prejuízo decorre de uma conduta que, embora lícita, causou um dano a alguém. Com efeito, haverá o dever de indemnizar, independente da ideia de culpabilidade advinda da ilicitude. Assim, compreendemos, que excepcionalmente, é plenamente possível a responsabilidade por facto lícito na responsabilidade privada, já que ela tem previsão legal.

1.7. A responsabilidade civil por acidentes rodoviários em Portugal e no Brasil

O “acidente de viação”, como referido em Portugal, ou, o “acidente de trânsito”, como mais comumente chamado no Brasil, consiste num incidente inesperado, causado por veículo motorizado, provocador de danos em pessoas, em seus bens ou em ambos. O facto pode advir de uma colisão entre veículos, entre esses e algum indivíduo ou animal – atropelamento – ou, ainda, um objeto móvel ou imóvel. O veículo pode estar parado ou em movimento.

Tanto em Portugal quanto no Brasil, os acidentes rodoviários, pelo seu grande percentual de ocorrência, se tornaram um problema de saúde pública⁶⁷. Numerosos são os casos de morte, invalidez total ou parcial e feridos, resultantes dos sinistros de trânsito. Os gastos

⁶⁴ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 656-658.

⁶⁵ VARELA, Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral - Volume I**. pp. 524-525.

⁶⁶ Vide: “Do que se conclui que a responsabilidade sem culpa e decorrente de acto lícito do agente causador do dano encontra guarida em nosso Direito apenas quando decorra de autorização expressa da lei.” – STOCO, Rui (2007) – **Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência**. pp. 167-169.

⁶⁷ Neste sentido, Donário observa: “O diagnóstico relativo à magnitude do problema dos acidentes tem sido desenvolvido em Portugal e em muitos outros países, sendo hoje considerado uma questão de saúde pública.” – DONÁRIO, Arlindo (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** p. 31.

financeiros são expressivos, assim como a perda de produtividade e ganhos. A condução de um veículo motorizado é, sem sombra de dúvida, uma atividade de risco que compreende em sua análise a presunção de culpa.⁶⁸

Destarte, os condutores e os proprietários dos veículos são responsáveis⁶⁹ pelos danos causados aos terceiros que forem prejudicados no desenvolvimento da atividade viária. Essa, devido ao risco que lhe é inerente, exige, além do máximo cuidado para o seu desenvolvimento, a posse do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

Além do mais, não se pode olvidar que a manutenção em dia dos veículos e seus equipamentos obrigatórios de segurança, assim como todo o seu bom funcionamento são fundamentais para prevenir acidentes. Não menos relevante é a conservação das vias terrestres, sua boa estruturação e sinalização adequada. Todos esses aspectos somam-se no combate às ocorrências dos sinistros rodoviários. Há que se dar a atenção devida a cada circunstância preventiva. Não obstante, na ocorrência dos sinistros entram em cena as regras da responsabilidade civil.

Conforme os ensinamentos de Arlindo Donário, a regra geral do sistema jurídico português é a da “[...] *responsabilidade civil subjectiva* [...]”. Não obstante, a responsabilidade será “[...] *objectiva no caso de acidentes causados por veículos*”. É o que dispõe o artigo 503º, nº 1, do CC. Assim, “[...] *quando o condutor desenvolve o nível de cuidado devido, aplica-se o regime de responsabilidade civil objectiva* [...]”. Por outro lado, a parte que causar o sinistro, por ter agido com “[...] *um nível de cuidado inferior ao devido* [...]” será responsabilizada pelos danos.

⁶⁸ Assim: “As presunções de culpa, nos mais variados setores da responsabilidade, correspondem sempre a uma situação de incerteza que tem subjacente um contexto de perigo ou risco. Assim, não é por acaso que a presunção do art. 503º-1 se situa, precisamente na Subsecção da responsabilidade pelo risco (arts. 499º e 503º-3). [...] Quantos mais e maiores forem os riscos decorrentes de certa actividade, mais e maiores serão as correspondentes cautelas a tomar como reacção defensiva, logo, mais e maiores as hipóteses de culpa.” – MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 313, 320.

⁶⁹ Semelhantemente, no Brasil, o proprietário do veículo é solidariamente responsável pelos danos impostos aos lesados, no desenvolvimento da atividade condutora de veículo: “AGRAVO REGIMENTAL. DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO. DONO DE AUTOMÓVEL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. VALOR DA INDEMNIZAÇÃO. EXORBITÂNCIA. NÃO OCORRÊNCIA. 1. “Em matéria de acidente automobilístico, o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos actos culposos de terceiro que o conduz e que provoca o acidente, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, ou que o transporte seja gratuito ou oneroso, uma vez que sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros” (REsp 577.902/DF, Rel. Ministro ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO, Rel. p/ Acórdão Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 13/06/2006). 2. Diante das lesões físicas sofridas pelos autores e narradas nos autos, o valor atribuído pelo Tribunal a quo (vinte salários mínimos e dez salários mínimos) não se mostra exorbitante, o que inviabiliza a intervenção desta Corte por força da Súmula 7/STJ. [...] 5. Agravo regimental não provido.” – SALOMÃO, Luis Felipe, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt. no REsp. nº 287935/SP. Julgado em 20/05/2014. DJe 27/05/2014.

No caso de contribuição mútua para o acidente “[...] a responsabilidade repartir-se-á [...]” entre os condutores envolvidos.⁷⁰

O uso de veículos terrestres cresce a cada ano. O fenômeno, que pode trazer a facilidade de locomoção, o conforto e a melhor qualidade de vida, também pode provocar alguns transtornos, oriundos do risco do uso do veículo, são os acidentes rodoviários. Varela afirma que “[...] no domínio dos acidentes de viação, ou seja, no capítulo dos danos causados por veículos de circulação terrestre [...], vigora o princípio da responsabilidade objetiva, fundada no risco [...]”⁷¹.

Jesús Pintos, adverte quanto as dificuldades enfrentadas pela responsabilidade civil, na utilidade das suas ferramentas e no esforço da prevenção e da reparação dos acidentes viários. O autor afirma que para ser realizado o cumprimento do papel do instituto, o montante indemnizatório deveria ser capaz de cobrir os danos patrimoniais e não patrimoniais, em sua totalidade e extensão, consistentes nos custos impostos ao lesado, pelo sinistro e suas consequências. A referida indemnização deve ser realizada mensurando acertadamente o valor da vida, da integridade física e demais prejuízos decorrentes da sinistralidade. O causante deve ser plenamente responsabilizado por todo o dano causado, a fim de que haja a busca do máximo cuidado no desenvolvimento da atividade rodoviária⁷².

⁷⁰ O autor afirma: “No âmbito da responsabilidade civil subjectiva o sistema jurídico português prevê situações de simultaneidade de culpa do lesante e da vítima. Trata-se de acidentes nos quais ambas as partes actuam com um nível de cuidado inferior ao cuidado óptimo, pelo que se comportam negligentemente. Nestas situações a responsabilidade distribui-se proporcionalmente entre as partes de acordo com o grau de culpa atribuível a cada uma, segundo o Art.º 570.º do CC [...]. No que respeita aos acidentes de viação o sistema jurídico português reconhece a responsabilidade civil objectiva pelos danos causados inerentes ao risco do veículo. Esta responsabilidade é afastada se o lesado ou um terceiro contribuem com o seu comportamento negligente para a produção do acidente – desenvolvendo o lesante um nível de cuidado óptimo – ou se o acidente for devido a uma causa de força maior.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. pp. 191, 198, 211.

⁷¹ VARELA, João de Matos Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral Volume I**. pp. 654-655.

⁷² Vide: “Para generar conductas eficientes, la responsabilidad civil debe imponer a quienes están en mejores condiciones de evitar un accidente, adoptando medidas de precaución y adecuando su nivel de actividad al mínimo coste, la obligación de reparar todo el daño esperado del mismo. Además, outro requisito que debe cumplir un sistema de responsabilidad civil que aspire a controlar la conducta del causante –desdoblada en precaución y nivel de actividad– es el de la adecuación de la cuantía indemnizatoria. Ésta debe reflejar la totalidad del coste esperado del accidente. [...] la indemnización englobará el daño material, más los daños personales en su doble vertiente patrimonial y moral. Como condición accesorio para lograr niveles óptimos de disuasión, no deben permitirse, em principio, minoraciones de la indemnización por prestaciones colaterales para que el causante soporte la totalidad del daño; en todo caso, la vía de regreso contra el causante en favor de quien abonó esas cantidades puede ser una buena salida. El papel de la indemnización en los casos de muerte debe consistir en la asignación de un valor a la vida de la víctima y no limitarse a la reparación del daño causado a quienes convivían con ella. Ello implica la indemnización de todas las partidas de daño, incluido el moral, a fin de que el causante culposo deba enfrentarse a la totalidad del resultado danoso que ha ocasionado.” - AGER, Jesús Pintos (2000) – **Baremos, Seguros y Derecho de Daños**. pp. 60-61.

Por sua vez, no Código Civil Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10/01/2002, em seu art.º 927, encontra-se disposta a responsabilidade de reparação da mácula causada ao direito alheio. O dispositivo, faz referência aos artigos 186 e 187, do mesmo Caderno, apontando a ilicitude afeta à ação ou omissão voluntária danosas, à negligência, à imprudência e ao excesso do exercício do direito. Para o cumprimento da obrigação de indenizar, em foco, o CC traz, nos artigos 787 e 788, a previsão do seguro de responsabilidade civil.

O art.º 297 do Código de Trânsito Brasileiro trata da multa reparatória, nos casos de prejuízos materiais, a ser suportada pelo agente em favor da vítima do sinistro – ou dos seus sucessores, admitindo o desconto do seu valor no montante da indenização civil.

Tanto no Brasil, quanto em Portugal, o prazo prescricional para a ação de ressarcimento dos danos é de três anos.

O seguro para as atividades rodoviárias, em Portugal, é obrigatório. Os condutores possuem a liberdade de escolher a seguradora com a qual contratarão o referido seguro (de cobertura para os terceiros prejudicados nos sinistros). Para a cobertura dos danos próprios, é necessária a contratação de seguro opcional automóvel.

Assim, resta clara a importância da responsabilização daquele que, praticando ações de seu interesse, provoca prejuízos a outrem, como pode ocorrer nas atividades rodoviárias. Porém, sabe-se que para que haja eficiência na citada responsabilização, as leis precisam ser criadas e aplicadas adequadamente. Nesse sentido surge a Análise Económica do sistema jurídico, como veremos a seguir.

2. A ANÁLISE ECONÓMICA DO SISTEMA JURÍDICO PARA O ALCANCE DA PREVENÇÃO E DA EFICIÊNCIA DO COMBATE AOS ACIDENTES VIÁRIOS

2.1. Economia e Direito

Os princípios básicos da economia tornaram-se importantes num mundo cada vez mais industrializado, para formação de uma “ordem Económica” e de “uma Constituição Económica” com o fim de propiciar julgamentos adequados de questões trazidas à justiça em situações de contratação, negócios jurídicos e societários. Os fundamentos económicos adentraram ao campo da formação das leis e suas medidas legislativas, produzindo um arcabouço eficiente na resolução de tais questões.

Como disse Walter Eucken: “[...] alterou-se a relação do pensamento e da prática jurídicos com a realidade Económica e a economia política: eles terão em medida crescente por missão cooperar na edificação e na aplicação desta Constituição Económica.”⁷³ A visão de Eucken foi futurista. O caminho de união da economia e a prática da justiça tornaram-se sobremodo fecundos.

Atualmente, sabe-se que os princípios da Economia ultrapassaram as questões afetas à própria economia, como as ligadas à concorrência empresarial, aos aspectos fiscais, trabalhistas e comerciais, dentre outros, para beneficiar a todas as áreas jurídicas, desde a criação das leis até a sua aplicação. Sendo assim, a Ciência Económica, mais especificamente a Análise Económica do Direito é uma ferramenta preciosa para o alcance da eficiência do sistema jurídico.

A circulação rodoviária é uma atividade que envolve perigos e riscos próprios que podem ser advindos, dentre outras causas, da ação humana na condução, manutenção e fabricação/alteração de veículos e/ou seus acessórios, bem como do ambiente, quer do ambiente físico quanto ao desenho das vias de circulação, a sua conservação e sinalização, quer do ambiente cultural no que tange às atitudes em relação ao cumprimento das normas legais de circulação rodoviária, o que supõe diferentes níveis de valores éticos e morais interiorizados pelos indivíduos.

Dário Almeida adverte que para evitar os acidentes viários é preciso agir com “*perícia*” e destreza. O doutrinador faz alusão ao dever de diligência próprio de um bom pai de família. Ele diz: “*O bonus pater famílias não se entregaria a tais atividades sem estar consciente de*

⁷³ EUCKEN, Walter (1998) – **Os fundamentos da Economia Política**. pp. 385-387.

*possuir a aptidão e a perícia adequadas a essa tarefa [...]”*⁷⁴. Conforme Arlindo Donário: “[...] *uma pessoa razoável [...]”*⁷⁵. Na realidade, as leis de cautela no trânsito devem ser cumpridas para a prevenção dos sinistros.

Outrossim, a colaboração das vítimas de acidentes viários na identificação dos lesantes e comprovação da existência do dano é importante para o cumprimento e aplicação das normas de responsabilidade civil⁷⁶. Dessa forma, o interesse do lesado em ser ressarcido do prejuízo ultrapassa o seu benefício pessoal e coopera para o bem-estar da sociedade por meio de fazer valer as leis vigentes. Nesse prisma, poder-se-ia dizer que a responsabilização do causador do prejuízo é um dever social do prejudicado, tendo em vista que a busca da reparação do dano coopera para a eficácia legal.

As restrições do ordenamento jurídico constantes nos regulamentos de circulação apontam o modelo de condução adequado, seguro e benéfico socialmente. As leis trazem proibições e limites para o comportamento do condutor e dos demais usuários do trânsito. São observados fatores de perigo e insegurança, na atividade, tais como a velocidade, o uso de álcool e demais substâncias que afetam a lucidez do motorista, a manutenção do veículo, o uso dos equipamentos de segurança e a organização das vias, dentre outros. A desobediência da determinação legal gera sanções traduzidas em custos para os infratores.

Nesse sentido, Arlindo Donário e Ricardo Santos afirmam: “*Os efeitos das normas regulamentares produzem-se ex-ante ao evento danoso, isto é, a infração associa-se a uma sanção, independentemente da ocorrência efetiva de um acidente*”⁷⁷. Logo, a intenção legal situa-se muito mais na prevenção dos sinistros que na punição dos seus resultados, ou seja, o objetivo primeiro das normas de trânsito reside na segurança viária, na precaução de acidentes e na mudança do comportamento de risco. Num segundo plano, a norma visa responsabilizar o lesante e ressarcir o lesado.

⁷⁴ ALMEIDA, Dário Martins de (1969) – **Manual de Acidentes de Viação (Reflexões e notas ao Código Civil)** p. 63.

⁷⁵ Cfr.: “Ora, uma pessoa razoável, com um nível de prudência ordinária ou, na linguagem mais corretamente utilizada pela lei e jurisprudência em Portugal, um *bonus pater familiae*, é uma ficção criada para ajudar a resolver o problema de determinação de da conduta padrão [...] o comportamento requerido ao indivíduo em comparação com o comportamento que essa pessoa ideal teria nas circunstâncias do indivíduo concreto.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 158.

⁷⁶ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 19.

⁷⁷ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 20.

Com efeito, a responsabilização possui utilidade pedagógica. A aplicação da lei tem valor inestimável. Destarte, a probabilidade da aplicação legal é fundamental para a efetividade das normas e para o alcance do comportamento seguro na atividade rodoviária. A segurança social pressupõe um risco aceitável na área.

Deste modo, Arlindo Donário e Ricardo Santos enfocam a relevância da divulgação das informações acerca das leis e demais questões que envolvem a circulação rodoviária. Os condutores e os utilizadores das vias precisam estar bem informados dos limites legais, das sanções, dos resultados das ações - das autoridades e dos usuários -, seus custos, a fiscalização, as pesquisas sobre o assunto e a probabilidade da aplicação normativa. Tais aspectos são importantíssimos na tomada de decisão dos motoristas e dos peões. Logo, constituem assuntos pertinentes que necessitam de boa divulgação⁷⁸.

Nesse caminho, todo o aparato necessário para o aumento da probabilidade de aplicação legal, para a segurança no trânsito, assim como as atividades educativas e informativas, na área, envolve investimentos no preparo, remuneração e valorização das pessoas que trabalham no setor e são responsáveis pelo cumprimento direto ou indireto da lei – os agentes policiais, os funcionários do Judiciário e outros envolvidos na efetivação legal. Há que haver incentivos e condições para a realização do serviço, assim como para prevenir o desinteresse e a corrupção, no âmbito dele, evitando circunstâncias que prejudicam, obstruem a eficiência do sistema jurídico e cooperam com a impunidade⁷⁹.

Outrossim, não obstante a importância da criação e aplicação dos regulamentos próprios da atividade rodoviária, há que se levar em conta, como referem Arlindo Donário e Ricardo Santos: “[...] a questão da compensação ou efeito substituição que podem gerar”⁸⁰. As normas, na área, visam o alcance de maior segurança no tráfego e o combate aos acidentes que acabam por trazer prejuízos e custos sociais. Se os usuários das vias buscarem compensações ou substituições para os efeitos das normas, quer burlando a sua incidência potencial (ex-ante sinistro) ou prática (ex-post sinistro), para minimizar os custos impostos pela responsabilidade civil, ou fugir do cumprimento regulamentar, haverá a ineficácia legal.

⁷⁸ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. pp. 20-21.

⁷⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 22.

⁸⁰ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 23.

Além do mais, independente do arbítrio individual, a atividade rodoviária é uma prática de risco para a coletividade. Portanto, possui regras específicas e exigências a serem obedecidas. Essas, vão além da autonomia da vontade privada, avançando na esfera pública de regulação. Dessarte, os partícipes da tarefa, em todos os segmentos de atuação, serão submetidos à regulamentação legal da área.

Dessa forma, são úteis os mecanismos da Economia para a criação e aplicação eficaz das leis.

2.2. A análise Económica e a eficiência do Sistema Jurídico

É sabido que as ferramentas da Economia são de elevado valor para o estudo e mensuração dos resultados das ações empreendidas nas variadas questões da vida. A Ciência Económica permite a análise dos procedimentos necessários para a resolução de problemas da sociedade. Arlindo Donário e Ricardo Santos explicitam: “*Para nós a ciência Económica estuda o comportamento dos indivíduos, como outras ciências sociais o fazem, distinguindo-se não pelo objeto em si, mas sim pelo método utilizado.*”⁸¹ O Direito e a Economia apesar de serem distintos possuem uma racionalidade entre si, por isso é possível a realização da Análise Económica do Direito⁸².

No mesmo sentido, Santos Pastor enfatiza a relevância da Análise Económica do Direito referente à área em foco: “*...el análisis económico del Derecho de accidentes es útil porque proporciona un marco analítico, una tecnología, rigurosa para determinar los efectos probables de las instituciones jurídicas de esta parcela del Derecho.*”⁸³

Com efeito, a Economia vai além das questões mercadológicas, adentrando a vários setores da vida. Sua utilidade, aplicada ao Sistema Jurídico⁸⁴ e ao Direito, pode levar ao alcance

⁸¹ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 24.

⁸² Vide: “Na análise Económica do direito temos dois principais tipos de questões: um que se refere aos efeitos das normas legais, que é descritivo; outro, normativo que está relacionado com os efeitos sociais desejados, tendo em conta as consequências das normas. A modelização destes dois tipos de questões permite obter respostas de forma mais objectiva que levando a um melhor conhecimento dos efeitos do sistema legal no comportamento dos indivíduos e ajudar na tomada de decisões políticas tendentes à minimização dos custos sociais, ou seja, tomada de decisões mais eficientes.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 94.

⁸³ PRIETO, Santos Pastor (1989) – **Sistema Jurídico y Economía una introducción al análisis económico del derecho**. p. 166.

⁸⁴ Cfr.: “[...] o sistema jurídico, sistema normativo, pode ser entendido como um conjunto de incentivos, positivos e negativos, que actuam sobre o comportamento dos indivíduos, diferenciando-se deles por a violação das suas normas poder ser sancionada coercitivamente pelo Estado.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 247.

da lei ideal a ser aplicada, ou, pelo menos, à que chegue ao mais próximo possível da situação almejada, numa determinada sociedade e período de tempo. Arlindo Donário alerta quanto à necessidade de leis equilibradas, fruto da análise dos seus resultados e dos objetivos a serem alcançados. Reconhece que na busca de realização dos interesses próprios, os indivíduos tendem a fazer uso de bens substitutos, sempre que esses possam ofertar maiores vantagens. Dessa maneira, indicada está a utilidade da Teoria Económica⁸⁵, com a mensuração de todas as probabilidades envolvidas na criação e na aplicação das leis. O alvo deve ter em conta não só a justiça e a equidade, como valores substanciais da nossa sociedade, mas também a eficiência do sistema jurídico de forma a aumentar o bem-estar geral.

Para tão elevada conjuntura, onde o Sistema Jurídico funcione como uma série de incentivos positivos ao bom comportamento humano, faz-se necessário o exame de diversos aspectos pertinentes ao contexto. Dentre os conceitos a serem observados, destacamos: as ciências sociais com ênfase para a economia; a equação pessoal e os axiomas⁸⁶; a sanção esperada, a prevista legalmente, a sua probabilidade de aplicação e a probabilidade umbral; a incerteza e o risco - aversão, neutralidade e propensão; a teoria dos jogos e o equilíbrio de Nash; vida, bens, utilidade, necessidades, desejos e escolhas; as relações sociais, os resultados e as opções individuais. Poder-se-ia enfocar uma vastidão de questões, mas as citadas nos permitirão entender a importância e o alcance da Análise Económica do Direito e da aplicação da lei.

Destarte, a administração das leis – quer seja em sua criação e/ou aplicação – necessita mensurar a questão do equilíbrio entre a busca dos benefícios pessoais e dos coletivos, com o fim de evitar a sobreposição danosa, uma vez que: *“A racionalidade dos indivíduos supõe que, normalmente, quando existe conflito entre o interesse geral e os interesses pessoais eles tendem*

⁸⁵ Logo: “A teoria económica atribui probabilidades, valores esperados às diversas ações para assim escolher a que tenha maior valor (utilidade esperada) para o indivíduo. [...] observar os efeitos que cada nova restrição que se imponha tem sobre o comportamento, como seja o caso da entrada em vigor de novas leis. As normas jurídicas, tanto substantivas como adjetivas (processuais) e o funcionamento das instituições judiciais criam incentivos que afetam o comportamento dos indivíduos de um modo que, em muitas ocasiões, nem os seus próprios criadores são capazes de prever. Face a novas restrições os indivíduos procuram substitutos para o bem cujo custo tenha sido alterado (incluindo o custo sombra) [...] a norma poderá ser relativamente ineficaz em termos de custos devidos às escolhas de bens substitutos que o indivíduo faça. [...] se o custo esperado da infração da lei (maior risco, multas, interdição de conduzir, ...) for inferior aos benefícios esperados o indivíduo violará a norma ...”. DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. pp. 48-49.

⁸⁶ Assim: “A dedução lógica é uma forma de raciocínio que parte de um ou mais axiomas que, passo a passo, leva a determinadas conclusões. Os axiomas são os pressupostos de onde se parte num sistema dedutivo. Os axiomas não são provados, mas são assumidos como sendo verdadeiros, a fim de provar outras afirmações, que são menos óbvias”. DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 31.

*a procurar satisfazer os seus próprios interesses sobrepondo-os aos interesses gerais.”*⁸⁷ Com efeito, o assunto precisa ser tratado doutrinária e teoricamente.

Arlindo Donário e Ricardo Santos, ressaltam a importância da distinção entre a doutrina e a teoria:

Há que fazer a distinção entre doutrina e teoria. Na doutrina tratamos com juízos de valor que qualificam actos ou factos em relação a um fim e, eventualmente, com alguns juízos de existência. Como exemplo, temos a doutrina da Igreja Católica do “justo salário” e do “justo preço” – (Encíclica <Rerum Novarum> de Leão XIII (1891), Encíclica *Caritas in Veritate* de Bento XVI (2009) – conceitos que foram desenvolvidos por Tomás de Aquino (*Summa Theologica*, I, Q. 22, Art. I), na senda de Aristóteles que desenvolve os conceitos de justiça comutativa e justiça distributiva e equidade⁸⁸, e que são conceitos essenciais na sociedade moderna.

No âmbito da teoria científica tenta-se utilizar, sobretudo, juízos de existência, objetivos, que exprimem, pelo menos tendencialmente, relações reais ou supostas entre as várias categorias ou variáveis. Este conjunto de juízos de existência constitui a ciência. A teoria dos salários, dos juros, etc., são exemplos de teoria económicas. A ciência apenas explica; não aplaude nem condena.⁸⁹

Dessa forma, a Ciência Económica vem sendo aplicada ao Direito⁹⁰ para a realização de sua análise, estudando o comportamento individual com vistas à busca de procedimentos legais e jurídicos que contribuam para o alcance da paz e do equilíbrio sociais. As características pessoais e as escolhas individuais, advindas dos interesses⁹¹ próprios, provocam resultados coletivos. Tais questões são relevantes para a vida em sociedade e para a dinâmica da atividade viária.

⁸⁷ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 95.

⁸⁸ A equidade é prevista no artigo 496º, do CC, n.º 2: “O montante da indemnização é fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas no artigo 494º; no caso de morte, podem ser atendidos não só os danos não patrimoniais sofridos pela vítima, como os sofridos pelas pessoas com direito a indemnização nos termos dos números anteriores”.

⁸⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 26.

⁹⁰ Assim: “O Direito é um valor esperado na medida em que a sanção aplicada pela violação das normas jurídicas é apenas provável. Tal significa que a aplicação de uma sanção jurídica depende do conhecimento da mesma pelas autoridades competentes e da prova que se faça, bem como, da eficácia do sistema de fiscalização e judicial”. DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 247.

⁹¹ Vide: “O interesse não se manifesta na consciência mas nos comportamentos que revelam as preferências do indivíduo. Além disso, em Economia a racionalidade é um conceito objectivo, que não deve ser confundido com juízos de valor subjectivos, o que nos levaria a avaliar o comportamento de um indivíduo segundo certo arquétipo moral, o que em termos científicos não acontece.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. pp. 95-96.

2.3. A equação pessoal, os axiomas e as escolhas individuais

Sabe-se que o homem age motivado pela satisfação de suas necessidades, desejos e ideais. Sua formação cultural, educacional, religiosa e cívica, dentre outros aspectos axiológicos, possui vasta importância em seu comportamento. Não menos relevantes são as características psicológicas e emocionais, individuais. Os elementos, aqui, citados somam-se para formar a equação pessoal. A história de cada um, o seu contexto e circunstância de vida têm grande papel em sua participação na sociedade. Pode-se considerar que o homem é o todo produzido por suas características pessoais e pelo meio onde vive.

Em seu viver, o ser humano busca a realização dos desejos e aspirações pessoais. Para tanto, objetiva o máximo de resultado daquilo que possui, tanto em termos materiais como imateriais. Segundo Arlindo Donário:

...os indivíduos procuram o seu bem-estar (felicidade) de diferentes formas, tendo em conta a informação disponível, o seu conjunto de valores e crenças e que, actuando racionalmente, cada um procurará satisfazer os seus interesses maximizando a utilidade dos bens (materiais e não materiais) que satisfazem as suas necessidades. (...). [A economia analisa] ...as implicações da escolha racional dos indivíduos ao procurarem conseguir os seus objetivos, maximizando os seus benefícios com o mínimo de custos. A aplicação do método da análise Económica do direito – que é entendido como um sistema de incentivos – permite-nos analisar o impacto das normas e instituições no comportamento dos indivíduos e do modo como estes respondem às alterações que se introduzem no ordenamento jurídico.⁹²

Tratando-se de um ser racional e emocional, a equação não é tão simples assim. Por isso, a conduta humana pode ser uma incógnita, ou seja, é imprevisível. Levando em conta os valores e os interesses pessoais, não é raro que as ações e os desejos individuais choquem-se socialmente. Na análise da democracia, Jürgen Habermas refere: *“Aquilo que é o melhor para cada um de nós não coincide e o ipso com aquilo que é igualmente bom para todos.”*⁹³

Na senda, Arlindo Donário e Ricardo Santos: *“Já referimos que as necessidades provocam desejos no indivíduo e que estes desejos impulsionam o indivíduo a procurar aquilo que o satisfaz.”*⁹⁴ Contudo, as escolhas individuais possuem efeitos coletivos. O comportamento pessoal precisa contribuir para o bem-estar social.

⁹² DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. pp. 93-94.

⁹³ HABERMAS, Jürgen (1997) – **Direito e Democracia: entre facticidade e validade, Volume I**. p. 323.

⁹⁴ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 66.

Arlindo Donário e Ricardo Santos⁹⁵ observam que é possível estudar grande parte dos comportamentos humanos por meio da Análise Económica, em especial na área do Direito e dos Sistemas Normativos. A ciência⁹⁶ busca entender e explicar a realidade, ela não é estática e sim provisória, influenciada pela equação pessoal. Os autores utilizam o conjunto de crenças, valores e conhecimentos subjetivos do indivíduo, enfocando os axiomas que formam as ideologias acerca da vida e da sociedade onde este está inserido. Ao angariar conhecimentos e experiências, ao longo de sua existência, o comportamento do homem pode sofrer mudanças.

Os sistemas sociais, éticos, culturais, morais e religiosos são axiológicos, pois têm o seu fundamento em valores, e são também sistemas normativos por serem constituídos por comandos dirigidos aos indivíduos para que se comportem de determinado modo, cujas sanções advenientes da sua violação se consubstanciam no sentimento de *culpa* sentido pelo indivíduo e que constitui um *custo sombra*.

No domínio da ética, a inculcação nas pessoas de elevado nível de valores éticos leva a que o seu comportamento esteja em consonância com o respeito dos direitos dos outros (nas suas relações de alteridade), pelo que mesmo no âmbito da circulação rodoviária o seu comportamento propenderá a desenvolver-se com maior nível de cuidado e, desta forma, tenderá a comportar-se com a diligência de *um bom pai de família* (art.º 487º/2, do CC português), levando a que a probabilidade de acidentes diminua com a consequente redução de mortos e feridos e a diminuição dos custos sociais dos acidentes.

Os sistemas axiológicos funcionam como conjuntos de incentivos influenciando o comportamento individual e coletivo que produzem diferentes resultados. São incentivos geradores de custos e recompensas internas e externas, em razão de seu cumprimento ou descumprimento, levando à aprovação ou desaprovação dos membros do *habitat* social.

Sobre o tema, a explanação de Arlindo Donário e Ricardo Santos, colacionada abaixo:

⁹⁵ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2016) – **Economia**. p. 15.

⁹⁶ Cfr.: “A ciência visa explicar a realidade de forma que se possa evidenciar a outros, de modo objetivo, os resultados a que se chegou, bem como, evidenciar o método seguido e que os outros possam desenvolver as suas próprias conclusões, nomeadamente, poderem evidenciar o seu contraditório. [...] Podemos dizer que a teoria é uma dimensão de ação que nos aponta uma direção e significado quanto ao que se deve fazer. A ciência apenas tende a ser objectiva, racional e sistemática, comunicando conhecimento no âmbito de um determinado âmbito, que deve ser testado empiricamente em confronto com a realidade, tendo sempre um carácter provisório e não deixando de ser influenciada pela equação pessoal de cada um.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. pp. 20-21.

Toda a norma de um sistema axiológico expressa um juízo de valor, ao qual se liga uma sanção (incentivo, que se pode designar, na análise económica por “preço-sombra”), isto é, uma forma de se garantir a conduta que, em função daquele juízo, é declarada permitida, determinada ou proibida.

Daí que os sistemas axiológicos podem ser considerados como sistemas de incentivos que afectam o comportamento humano nas suas escolhas e tomadas de decisões, decorrendo destas escolhas efeitos que se repercutem nas relações sociais que alteram a função de utilidade individual e social com efeitos na eficiência e produtividade das empresas.

Em nosso entender, estes sistemas podem e devem ser, também, estudados dentro da ciência económica, evitando o reducionismo do tradicional homo economicus e a separação que tem vindo a ser feita, ao nível científico, entre a razão e os sentimentos, separação baseada na dicotomia cartesiana.⁹⁷

Destarte, a Economia observa o comportamento humano influenciado por sentimentos pessoais e não só pela razão, levando em conta que as ações individuais visam o alcance de objetivos e propósitos oriundos dos desejos e necessidades de quem os pratica. Para tanto, as pessoas fazem escolhas que podem afetar a elas mesmas e aos demais. Ao agir, em sociedade o indivíduo precisa respeitar a coletividade, as suas leis, valores e o direito de todos. As Leis especificam as ações permitidas, as proibidas e as obrigatórias. Para isso, as leis precisam ser eficientes. O “*princípio da eficiência*” oferece “[...] *uma perspectiva de elevado interesse na análise dos efeitos das normas jurídicas sobre os custos e benefícios derivados da interação social, nomeadamente no âmbito da circulação rodoviária*”⁹⁸.

As normas jurídicas (princípios e regras), como comandos dirigidos ao indivíduo para que se comporte de determinada maneira, visam a justiça e a eficiência, de modo a que os membros de uma coletividade alcancem níveis de bem-estar cada vez mais elevados.

A sociedade é formada por pessoas que possuem as suas particularidades, mas convivem e interagem entre si, surgindo assim a necessidade de um conjunto de regras que se aplique a todos, indistintamente.

2.4. A teoria dos jogos e o equilíbrio de Nash – A incerteza e o risco: aversão, neutralidade e propensão

A Economia usa o conceito de jogo ou prospecto para tratar qualquer situação de risco onde interagem vários agentes/jogadores. Eles tomam decisões estratégicas, o que significa que levam em consideração o comportamento dos outros. No jogo, um ou mais agentes estão

⁹⁷ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. p. 246.

⁹⁸ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 98.

interagindo entre si, a interação pode ser cooperativa ou não cooperativa. Na interação não cooperativa os interesses são conflitantes. Considerando-se que os jogadores são racionais, cada um deseja fazer prevalecer o interesse próprio. No jogo cooperativo os participantes agem juntos, cooperando entre si, como num time, uma equipe ou aliados em prol de um objetivo comum.

Arlindo Donário e Ricardo Santos definem:

A teoria dos jogos é uma teoria sobre a interactividade, envolvendo, em consequência, mais do que um agente ou indivíduo) que é o decisor. A teoria dos jogos pode ser classificada em duas áreas: os jogos cooperativos e os jogos não cooperativos. Os modelos e soluções usados para analisar os conflitos constituem a teoria não cooperativa.⁹⁹

O equilíbrio de Nash ocorre quando os jogadores atingem estratégias definitivas, de modo que alterar tais estratégias individualmente não é vantajoso a eles, pois prejudicaria o alcance de seus interesses. Em relação à eficácia do sistema jurídico podemos dizer que contribuem para o equilíbrio social o conhecimento que a sociedade tem acerca das leis e suas sanções, somadas a eficiente probabilidade de sua aplicação. Na seara, haverá equilíbrio quando as leis forem eficientemente criadas, aplicadas e cumpridas.

Em relação ao seu comportamento, os indivíduos podem ser avessos, neutros ou propensos ao risco. Os indivíduos avessos ao risco preferem os ganhos certos e não se arriscam a perder. Já indivíduos propensos ao risco, aceitam estar sujeitos a possibilidades de perda, uma vez que isto os possibilite ter ganhos superiores. Indivíduos neutros ao risco buscam um balanço entre os dois extremos, procurando ganhos intermediários e aceitando riscos moderados.

No contexto jurídico, o comportamento do indivíduo em relação ao risco vai influenciar a sua obediência ou desobediência às leis. Uma coisa é certa, quanto mais alta probabilidade de aplicação das leis e suas sanções, maior será o cumprimento legal de todos os membros de uma sociedade. Como em um jogo, todos querem ganhar e lutam para não perder.

Um bom exemplo seria o da viação. Pensemos no trânsito como um jogo, onde as leis e a sinalização são as regras e os motoristas são os jogadores. A obediência às leis e à sinalização resultam em segurança no trânsito. Num cruzamento, diante de um sinal vermelho o condutor do veículo sabe que deve parar, por outro lado, o motorista que estiver diante do sinal verde sabe que pode passar. Se ambos obedecerem a sinalização haverá equilíbrio e segurança. Se um

⁹⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2016) – **Estrutura do Mercado**. p. 56.

dos dois desobedecer ao sinal o jogo ficará desequilibrado, poderá haver prejuízos que vão desde atrasos e congestionamentos, até multas de trânsito e abalroamentos.

Sabe-se, pela teoria de Nash, que o conhecimento dos jogadores acerca das regras do jogo, assim como da consequência de cada jogada, somados à destreza para a ação e ao planejamento dos resultados pretendidos, são condições que podem levar ao sucesso da atividade.

Aplicando a teoria, supracitada, ao funcionamento do trânsito podemos dizer que a ciência dos condutores acerca das circunstâncias afetas à condução, tais como o conhecimento das leis de tráfego, a perícia para a execução da pilotagem do veículo, a sua manutenção em dia, a informação das consequências do comportamento dos usuários das vias, neste ponto, tanto em relação aos prejuízos – materiais e imateriais – causados às vítimas, quanto às sanções legais a que estarão submetidos os lesantes, são um discernimento necessário e de grande valia para o equilíbrio da atividade em tela.

Logo, a falta de conhecimento dos danos possíveis num acidente, das consequências externas e internas da ocorrência e dos prejuízos resultantes de um “[...] *comportamento socialmente ineficiente, isto é, com um nível de cuidado inferior ao ótimo.*”¹⁰⁰, assim como a ausência de consciência do sofrimento que pode ser causado a quem perde um ente querido ou o vê com sequelas irreversíveis, advindas de um sinistro rodoviário, constituem alguns dos elementos que cooperam para a sinistralidade viária.

Um dos fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes rodoviários é o valor do tempo, diante de tantos afazeres e compromissos da vida moderna. O ditado popular “tempo é dinheiro” parece ter tomado grande espaço na rotina das grandes cidades. Arlindo Donário elucida:

Os indivíduos desenvolvem a sua vida num ambiente de escassez e estão limitados por diversos fatores: o tempo, o rendimento, o património, as oportunidades económicas, o grau de imprevisibilidade dos efeitos das suas escolhas e o consequente nível de risco... o tempo como bem económico é cada vez mais escasso e, em consequência, o seu valor marginal aumenta. Esta característica da vida moderna, especialmente nas sociedades desenvolvidas, constitui um factor decisivo nas tomadas de decisão, nomeadamente no âmbito da circulação rodoviária.¹⁰¹

¹⁰⁰ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** p. 15.

¹⁰¹ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 98.

É preciso lembrar que acima do tempo, ou de qualquer ganho financeiro, está o valor de uma vida. Esse, sim, deve ocupar o primeiro lugar na tomada de decisões no trânsito.

Entretanto, sabe-se que por vezes o cometimento de uma infração resulta na subtração da vida ou da saúde pessoal e/ou de um ente querido. Os acidentes de trânsito além de causarem dores psíquicas e físicas às suas vítimas, trazem muitos prejuízos materiais aos neles envolvidos e às sociedades, como um todo. Em várias circunstâncias, o custo será arcado socialmente. Com a prevenção das infrações de trânsito e os consequentes choques viários, muitos recursos públicos serão otimizados.

Dessa forma, todo o esforço é necessário para evitar a violência e os delitos no trânsito. Arlindo Donário afirma que:

Alguns dos efeitos sócio-econômicos dos acidentes incluem a incapacidade temporal e permanente com consequências de dependência parcial e muitas vezes total, com a perda de empregos e a diminuição da capacidade de desfrutar do prazer de viver, afetando não só as vítimas directas mas também os seus familiares.¹⁰²

Além do mais, *“A eficiência social é alcançada quando os indivíduos observam o nível ótimo de cuidado na condução, o que aconteceria se todos os condutores [...] considerassem os custos infligidos a outros como próprios, ou seja, se não existissem custos externos”*¹⁰³. Os custos externos dizem respeito à indenização, à sanção etc. Os custos internos estão ligados aos valores internalizados pelo indivíduo. De certa maneira, um exerce influência sobre o outro. Por isso, é tão importante a educação, a informação e o cumprimento das leis no trânsito.

Não é difícil observar que a existência de fatores circunstancialmente provocadores de acidentes, tais como distrações¹⁰⁴ ou negligência¹⁰⁵ no desenvolvimento da atividade viária, a falta do cuidado necessário para dirigir, o uso de álcool e demais substâncias entorpecentes, o emprego de velocidade alta ou superior à indicada para a via de trânsito, condições climáticas

¹⁰² DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** p. 10.

¹⁰³ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Econômica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 149.

¹⁰⁴ Cfr.: “Pesquisa do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação mostra que a falta de atenção e a imprudência dos motoristas são maiores causadores de acidentes nas estradas federais”. Ministério da Infraestrutura Brasileiro. Estudo aponta que mais de 50% dos acidentes de trânsito são causados por falhas humanas. 25 de Setembro de 2018. Cfr. Anexo B, deste texto.

¹⁰⁵ Vide: “Para a imputação de responsabilidade civil fundada em negligência requer-se que exista um dever reconhecido por lei, isto é, uma norma jurídica que imponha a obrigação de acatamento de uma conduta padrão.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) - **Análise Econômica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 156.

perigosas, a falta de manutenção adequada veicular, a lotação superior à permitida, o uso inadequado do veículo, a carga acima do peso ou erroneamente transportada, o desrespeito à legislação rodoviária e à regulamentação das vias, dentre outros motivos, podem tornar o abalroamento o resultado certo da combinação de tais elementos.

A vida e a integridade física das pessoas são bens de imenso valor. Deles depende a fruição dos demais bens e direitos. Todo e qualquer esforço possível deve ser empreendido para a defesa da vida e de sua plenitude. As providências individuais e coletivas para o sucesso da atividade de circulação rodoviária precisam ser tomadas com esmero e responsabilidade. Cada um deve fazer a sua parte.

O conhecimento das regras, dos perigos e dos resultados das infrações, somado à educação no trânsito e à certeza da aplicação da lei e da responsabilização pelos danos causados farão grande diferença na decisão de cumprir ou descumprir as leis de trânsito.

2.5. A sanção esperada, a prevista legalmente, a probabilidade da aplicação da lei e a probabilidade umbral

É sabido que o ser humano reage a estímulos variados, materiais e imateriais, realizando escolhas e trocas em meio ao viver. Assim, vão surgindo novas oportunidades, respostas, ideias e atividades que permitem ao homem expandir o seu caminho de maneira multidirecionada, buscando a satisfação das suas necessidades e desejos. Para tomar suas decisões, o indivíduo se depara com uma gama de circunstâncias que lhe são impostas pela sociedade onde vive e pelas próprias leis da natureza e das relações interpessoais.

A Economia busca analisar o comportamento humano para demonstrar a eficácia de suas atitudes. Via de regra, com toda ação o homem objetiva um resultado, contudo, na dinâmica da vida estão presentes o risco, a incerteza e as probabilidades. Quanto menor o conhecimento destas maiores serão as imprevisibilidades resultantes da ação, mas, ainda que plenamente conhecidas, permanece o risco inerente ao comportamento humano e suas consequências. É o mover natural da vida.

Arlindo Donário e Ricardo Santos elucidam: “A *teoria económica atribui probabilidades, às diversas ações para assim escolher a que tenha maior valor (utilidade esperada) para o indivíduo, de acordo com a teoria da utilidade esperada de von Neumann e Morgenstern.*”¹⁰⁶ Assim, o resultado esperado é o objetivo do comportamento expresso pelas

¹⁰⁶ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica.** p. 48.

ações das pessoas. As atitudes humanas envolvem riscos e consequências que podem estar ou não previstos.

Na observação dos efeitos impostos pelas leis em vigor para incentivo ou inibição de um comportamento, nos deparamos com a possibilidade da busca de bens substitutos aos que estão sendo controlados. Desta maneira o comportamento alternativo do indivíduo pode gerar efeitos indesejáveis da aplicação da norma. Por isso, as possibilidades e os efeitos da vigência de uma lei devem ser bem calculados, assim como a sua probabilidade de aplicação. Não basta ser vigente, a lei tem que ser adequada e aplicada suficientemente para ter eficiência.

Em continuidade, Arlindo Donário e Ricardo Santos:

Com efeito, a eficácia de uma norma jurídica não decorre apenas diretamente do facto de estar em vigor, mas depende conjuntamente da probabilidade da sua aplicação. (...). Assim, a sanção esperada resulta do produto da sanção prevista na lei pela probabilidade da sua aplicação. Se estiver estabelecido na lei uma sanção por determinada violação legal, mas a probabilidade da sua aplicação for baixa, o indivíduo tenderá a ter, com maior frequência, um comportamento ilegal, considerando como dados os valores axiológicos dos outros sistemas normativos. O incentivo que actua sobre o comportamento dos indivíduos não é a sanção prevista na lei per se, mas sim, a sanção esperada. Deste modo, se a sanção estipulada numa determinada norma legal for elevada mas a probabilidade da sua aplicação for baixa, o estímulo consubstanciado na sanção esperada será baixo e, em consequência, para dados valores axiológicos, a violação das normas jurídicas tenderá a ser elevada.¹⁰⁷

Dessa forma, ainda que as sanções previstas nas leis de uma sociedade sejam bastante severas, mas sua probabilidade de aplicação for branda não haverá o controle satisfatório do cumprimento legal. Pode até ser que uma lei em tais condições funcione para os indivíduos avessos ao risco, mas, para os neutros e os propensos, a escassa probabilidade funcionará como um incentivo ao desrespeito. Se é que tal situação não acabe por influenciar o comportamento de todos.

Acerca do ponto, Arlindo Donário refere: “*Os indivíduos neutrais ao risco compararão os benefícios esperados de violar as normas, com a sanção esperada.*”¹⁰⁸ Se a vantagem e a utilidade forem maiores, ao seu ponto de vista, em termos económicos, essa pessoa preferirá infringir a lei e ter o seu suposto ganho.

¹⁰⁷ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2016) – **Incerteza e Risco**. pp. 32-33.

¹⁰⁸ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** p. 17.

No acórdão brasileiro, do Superior Tribunal de Justiça, da lavra do Relator Herman Benjamin, que pode ser visto na íntegra no Anexo C da presente peça, a narrativa de caso em que o pagamento de multa infracional pareceu mais vantajosa economicamente, ao infrator, que o cumprimento da legislação de trânsito.¹⁰⁹

Destarte, no contexto supracitado, restou clara a opção de infringência legal em razão de ganho financeiro, mercadológico, em detrimento da violação de direitos individuais e coletivos, demonstrando a ineficácia da sanção e sua insuficiência para a contenção dos actos infracionais.

Arlindo Donário¹¹⁰ afirma que: *“A probabilidade de aplicação da lei e a sanção (bem como o seu grau de severidade) deverão ser determinadas de modo a minimizar os custos sociais derivados de comportamentos ilegais”*. O autor indica que a falta de informação sobre os danos e as consequências, impostas na vida das pessoas lesadas produz *“[...] um comportamento socialmente ineficiente [...]”* e *“[...] um nível de cuidado inferior ao óptimo.”*

O escritor aduz, ainda, que, em se tratando do risco, o comportamento das pessoas é determinado pela utilidade esperada da riqueza ou do rendimento que possam angariar com suas ações, *“[...] o que implica que tenhamos de considerar, na determinação da sanção*

¹⁰⁹ Para melhor elucidação, parte do aresto referido: “... Segundo os autos, a Polícia Rodoviária Federal registrou 85 (oitenta e cinco) infrações de trânsito por excesso de peso cometidas por veículos da empresa entre os anos de 2003 e 2013, ou seja, praticamente uma autuação a cada dois meses. O MPF notificou a ré visando celebrar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), proposta por ela recusada sob a alegação de que, caso transportasse volume menor de carga, ficaria em desvantagem económica perante seus concorrentes. Daí ser possível concluir que a lucratividade com o peso excessivo compensa e supera eventual pagamento de multa administrativa, o que só comprova a absoluta incapacidade da sanção para reprimir e desencorajar a conduta legalmente vedada. [...] a presente demanda cuida de problema “paradigmático”, diante “da desproporcionalidade entre a sanção imposta e o benefício usufruído”, pois “a empresa tolera a multa” administrativa, na medida em que “a infração vale a pena”, estado de coisa que desrespeita o princípio que veda a “proteção deficiente”, também no âmbito da “consequência do dano moral” (Ministro Og Fernandes). Observa-se nessa espécie de comportamento “à margem do CTB”, e reiterado, “um investimento empresarial na antijuridicidade do acto, que, nesse caso, só pode ser reprimido por ação civil pública” (Ministro Mauro Campbell). A matéria posta perante o STJ, portanto, é da maior “importância” (Ministra Assusete Magalhães), tanto mais quando o quadro fático passa a nefasta ideia de que “compensa descumprir a lei e pagar um pouquinho mais”, percepção a ser rejeitada “para que se saiba que o Brasil está mudando, inclusive nessa área” (Ministro Francisco Falcão). 11. Embora não seja esse o ponto central do presente litígio, nem ao leigo passará despercebido que se esvai de qualquer sentido ou valor prático, mas também moral, jurídico e político, a pena incapaz de desestimular a infração e dela retirar toda a possibilidade de lucratividade ou benefício. De igual jeito ocorre com a sanção que, de tão irrisória, passa a fazer parte do custo normal do negócio, transformando a ilegalidade em prática rotineira e hábito empresarial em vez de desvio extravagante a disparar opróbio individual e reprovação social. Nessa linha de raciocínio, o nanismo e a leniência da pena, incluindo-se a judicial, que inviabilizam ou dilapidam a sua natureza e *ratio* de garantia da ordem jurídica, debocham do Estado de Direito, pervertem e desacreditam seu alicerce central, o festejado império da lei. A ganância das transportadoras, *in casu*, espelha e semeia uma cultura de licenciosidade infracional, dela se alimentando em círculo vicioso, algo que, por certo, precisa ensejar imediata e robusta repulsa judicial. [...]”. Cfr. ANEXO C - BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. nº 1574350/SC.

¹¹⁰ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** pp. 14 -15.

*ótima, a atitude dos indivíduos face ao risco, a qual varia subjectivamente, podendo essa atitude ser de neutralidade, aversão ou propensão.”*¹¹¹

Com efeito, o ordenamento jurídico¹¹² possui um papel relevante para o cumprimento das normas em vigor, uma vez que, a probabilidade de aplicação da lei é essencial para a sua efetividade. A Administração Pública e o Poder Judiciário precisam garantir a aplicabilidade e a obediência legal.

Arlindo Donário e Ricardo Santos explicitam: “*A probabilidade de aplicação da lei existente é denominada por probabilidade efectiva.*” Já a probabilidade umbral é a “[...] *indiferença do indivíduo entre praticar ou não praticar uma determinada acção...*” Os escritores afirmam: “*O aumento das sanções previstas na lei pode não ser eficaz, se a probabilidade efectiva for inferior à probabilidade umbral.*”¹¹³

Deste modo, “[...] *o aumento de uma sanção esperada, que é o produto da sanção prevista na lei pela probabilidade da sua aplicação, induzirá os indivíduos a praticar menos da atividade ilegal*”¹¹⁴. A Análise Económica do Direito contempla a efetivação legal, a probabilidade de aplicação da lei vigente e a interpretação das leis, envolvendo a proporcionalidade, a razoabilidade e a aproximação da teoria normativa à realidade social.

Assim, segundo Arlindo Donário e Ricardo Santos, as normas regulamentares produzem seus efeitos mesmo antes do evento causador do dano, pela associação da infração “[...] *a uma sanção, independentemente da ocorrência efetiva de um acidente.*”. Logo, os regulamentos estão amparados na concepção de que o risco inerente à condução veicular precisa estar fixado dentro dos limites legalmente determinados para que possa ser um risco “*...socialmente aceitável.*”. Busca-se, com o aparato legal, no trânsito, a ocorrência da mudança

¹¹¹ Logo: “A aplicação eficaz das sanções e recompensas terá um efeito preventivo geral influenciando no comportamento dos indivíduos mesmo que não tenham sido objeto da sua aplicação específica.” - DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 151.

¹¹² Cfr.: “Se considerarmos o ordenamento jurídico como um sistema de incentivos e restrições podemos utilizar o enfoque económico para estudar os seus efeitos sobre o comportamento dos indivíduos (no caso em estudo sobre os condutores e vítimas potenciais) e analisar as consequências daí derivadas. A sua utilidade deriva de que a economia estuda o comportamento dos indivíduos como sujeitos racionais que procuram maximizar (na maioria das vezes) o seu bem-estar, minimizando os custos privados, o que os leva a adaptar-se ou a modificar a sua conduta em face de alterações de normas que lhes imponham restrições ou que tendam a beneficiá-los, com a finalidade de alcançarem os seus objetivos.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação.** p. 98.

¹¹³ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2016) – **Incerteza e Risco.** p. 40.

¹¹⁴ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2016) – **Incerteza e Risco.** p. 26.

comportamental “[...] dos condutores e dos demais utilizadores, considerando os incentivos criados pelas normas e pela probabilidade da sua aplicação...” em conjunto “... com o sistema da responsabilidade civil [...]” automóvel.¹¹⁵

Arlindo Donário alerta para a importância da probabilidade de aplicação da lei, consubstanciada na tarefa de fiscalização e aplicabilidade prática da legislação. O escritor vê mais utilidade na probabilidade da aplicação legal que no aumento das sanções.¹¹⁶ Nesse caminho, afirma:

A eficácia das normas relativas à velocidade, bem como a outros fatores relacionados com a circulação viária, depende da sanção esperada – que resulta da sanção estipulada na lei ponderada pela probabilidade da sua aplicação. Ora, se a probabilidade de aplicação da lei for baixa, os efeitos das normas sobre o comportamento dos condutores são diminutos, gerando-se ineficiência.¹¹⁷

Dessa forma, importa observar as circunstâncias do trânsito e as medidas de combate aos acidentes viários, nos sistemas luso e brasileiro.

2.6. O enfrentamento da problemática em Portugal e no Brasil – circunstâncias, números e ações de combate

Sabe-se que as ações humanas e as circunstâncias em que elas são exercidas produzem determinados resultados decorrentes da presença de certos elementos e de sua combinação. Não seria diferente na atividade rodoviária. A soma de fatores como: negligência, imperícia, imprudência, emprego de velocidade inadequada, falta de uso de equipamentos de segurança, desobediência à sinalização e às leis de trânsito, mau estado de conservação e funcionamento do veicular, falta de manutenção nas vias públicas, uso de álcool e demais substâncias entorpecentes, dentre outras condições prejudiciais à condução de veículo, possuem o potencial de provocar sinistros graves e fatais.

Dessa forma, o alto índice de acidentes rodoviários, em Portugal, trouxe a necessidade da execução do plano de ação “*Tolerância Zero*”, na década de noventa, aplicando-se com rigor as leis da atividade viária e alargando a ação fiscalizadora, por meio de mais agentes e equipamentos de fiscalização do trânsito. Com efeito, deu-se especial atenção ao respeito aos

¹¹⁵ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. pp. 24-25.

¹¹⁶ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** p. 32.

¹¹⁷ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 347.

limites legais de velocidade, à maximização da probabilidade de aplicação da lei e ao alcance da sanção esperada, aspectos que causaram mudança comportamental positiva nos condutores.¹¹⁸

Neste sentido, Arlindo Donário e Ricardo Santos apresentaram pioneira pesquisa acerca dos custos sociais dos sinistros rodoviários em Portugal. Foram enfocadas circunstâncias, percentuais de ocorrências, consequências, gastos e prejuízos económicos. Os autores reconheceram a multiplicidade de causas e circunstâncias inerentes à sinistralidade viária e a necessidade de integração das “...*políticas adequadas para a minimização dos custos sociais...*” na área.¹¹⁹

A investigação demonstrou que, ao longo do tempo, a medida, denominada “*Tolerância Zero*”, mostrou-se eficiente, trazendo modificações benéficas ao Código de Estradas, com o agravamento das sanções pecuniárias, a determinação do pagamento imediato das multas e o aumento da probabilidade de aplicação da lei, o que resultou em diminuição dos acidentes.¹²⁰

No Brasil, a Lei nº 11.705/2008, de 19 de Junho, apelidada de “*Lei Seca*”, estabeleceu a “alcoolemia zero para os condutores” de veículos motorizados. Ocorre que parte dos motoristas, interpelados nas ações de fiscalização, recusavam a se submeter aos exames medidores da taxa de álcool no organismo, valendo-se do princípio constitucional da não obrigação de produzir prova contra si mesmo. A circunstância mitigou a eficácia da Lei. Com efeito, pela necessidade de efetivar as ações de combate aos acidentes do tráfego, causados pelo consumo de álcool, a dita Lei foi alterada pela Lei nº 12.760/2012, de 20 de Dezembro. Dessa maneira, passaram a ser permitidas a apresentação de diferentes provas da “*eventual embriaguez*”, admitindo-se o testemunho dos agentes policiais ou de outros cidadãos, além do uso de fotos e/ou filmagens.¹²¹

¹¹⁸ Donário conclui que a citada providência produziu: “...uma diminuição do número dos acidentes, de mortos e de feridos graves, o que indica que o aumento da probabilidade de detecção das infrações e de aplicação da lei é eficaz, devido ao aumento das sanções esperadas das infrações.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. pp. 353-363.

¹¹⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 21.

¹²⁰ DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 131.

¹²¹ Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. p. 63.

A supracitada operação fiscalizadora – a “*Lei Seca*” – continua em pleno funcionamento. Não é raro encontrar agentes públicos em atuação nas rodovias federais, estaduais e municipais brasileiras.

A mobilidade terrestre é, acima de tudo, uma questão global. Assim, devido aos alarmantes números de mortos em acidentes rodoviários, no mundo inteiro, conforme estudo realizado em 2009, pela Organização Mundial da Saúde (OMS), foi editada uma resolução, em 2010, pela Assembleia-Geral das Nações Unidas, estabelecendo o período de 2011 a 2020 como sendo a “*Década de ações para a segurança no trânsito*”¹²². Todo e qualquer esforço para vencer a insegurança no tráfego deve ser empreendido. O combate aos resultados danosos da atividade rodoviária é possível, mas requer o envolvimento e a atuação de todos os organismos afetos ao setor.¹²³

Logo, estamos na época do enfrentamento aos sinistros de trânsito. Com o resultado dos planejamentos mundiais, regionais e nacionais da campanha, a Organização das Nações Unidas (ONU) objetivou a preservação de cinco milhões de vidas, até 2020, ano em curso. A OMS lançou em dezembro de 2018 o relatório de *status* global sobre segurança rodoviária 2018.¹²⁴

Como se pode ver no Anexo D da presente peça, a estimativa da ONU, em termos de mortes no trânsito para 2020 é 1,9 milhão de pessoas, chegando a 2,4 milhões em 2030. Entre os países mais atingidos pela dita fatalidade, encontra-se o Brasil, em quinta colocação. No documento anexado, Eduardo Biavati, perito em segurança e educação no trânsito, preocupado com o baixo nível de investimento em segurança, a falta de planejamento e o aumento da frota veicular, adverte: “*Se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito.*”¹²⁵

Os alarmantes números brasileiros possuem referência na Jurisprudência Pátria, como se pode observar no acórdão, do STJ, da lavra do Relator Herman Benjamin, com inteiro teor

¹²² Anexo D – Publicação eletrônica do Senado Brasileiro.

¹²³ Assim: “Lesões no trânsito podem ser evitadas. Os governos precisam adotar medidas para abordar a segurança no trânsito de maneira integral. Isso requer envolvimento de vários setores, como transporte, segurança pública, saúde, educação e ações que tratam da segurança viária, veículos e seus usuários.” – Organização Pan-Americana de Saúde. Folha informativa – Acidentes de trânsito.

¹²⁴ O relatório de *status* global sobre segurança rodoviária 2018 pode ser acessado em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.

¹²⁵ Cfr.: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-acoes-para-seguranca.aspx>.

no Anexo C do presente trabalho.¹²⁶ É sabido, que quanto maiores as ocorrências de acidentes viários, maiores também os gastos públicos e a queda da promoção, da produção e do bem estar sociais.

O Julgador alerta acerca dos danos patrimoniais e morais coletivos causados pelos tráfego de veículos pesados, nas estradas brasileiras, muitas vezes com a inobservância dos limites legais de suas cargas, causando perigo para os demais usuários das vias, assim como a depreciação da malha viária e o consequente aumento dos gastos públicos.¹²⁷

Em Portugal, a “*Década de ações para a segurança no trânsito*” foi enfrentada com afinco. Objetivando priorizar a segurança rodoviária, no País, com políticas públicas eficientes, envolvimento e motivação da sociedade civil, garantia de proteção aos usuários do trânsito, prevenção dos riscos, veículos e vias “*mais seguros*” e aperfeiçoamento da “*assistência*” e do “apoio às vítimas”, foi criado o “*PENSE 2020 – Plano Estratégico Nacional de Segurança*

¹²⁶ Ver: “[...] DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO E POSIÇÃO DO BRASIL COMO UM DOS RECORDISTAS DE ACIDENTES [...] 5. Não obstante a literal prescrição normativa - fruto da ação do legislador e não de invencionice judicial fora de propósito - de um “direito de todos” (art. 1º, § 2º) e de um “dever de todos” (art. 99), o Brasil continua a apresentar altíssimo índice de mortes nas rodovias. Dados da Organização Mundial de Saúde colocam-nos como quarto País, nas Américas, em que mais se mata em acidentes de trânsito; e como campeão de mortes, em proporção ao número de habitantes, na América do Sul. Em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil feridos, consoante estatísticas do Ministério da Saúde. Estima-se que aproximadamente 43% dos acidentes nas estradas federais terminem com mortos ou feridos, totalizando um óbito para cada dez quilômetros de rodovia, e 234 para cada milhão de habitantes. 6. Ao lado das implicações patrimoniais *stricto sensu* (danosidade a bens públicos e privados), o direito ao trânsito seguro manifesta primordial e urgente questão de vida, saúde e bem-estar coletivos, três dos pilares estruturais do Direito Brasileiro. Donde ser inadmissível ao Poder Judiciário, defrontado com infrações cotidianas, repetitivas e por vezes confessadas de direito de todos, permanecer indiferente ou se omitir quando provocado a agir. Sobre o tema específico dos autos, legislação adequada temos de sobra, sem falar de políticas governamentais e princípios jurídicos apoiados na razão, na experiência e em expectativas comuns dos povos, formulados com amparo em consenso universal científico, ético e político, mormente por instituições internacionais permanentes, ao ponto de a Assembleia Geral das Nações Unidas haver consolidado a segurança no trânsito como um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS (“até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas”, Objetivo 3.6). ...” – BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. nº 1574350/SC.

¹²⁷ Cfr. Inteiro teor no Anexo C, da presente peça - “[...] RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS PATRIMONIAIS E MORAIS COLETIVOS 14. É facto notório (art. 374, I, do CPC) que o tráfego de veículos com excesso de peso provoca sérios danos materiais às vias públicas, ocasionando definhamento da durabilidade e da vida útil da camada que reveste e dá estrutura ao pavimento e ao acostamento, o que resulta em buracos, fissuras, lombadas e depressões, imperfeições no escoamento da água, tudo a ampliar custos de manutenção e de recuperação, consumindo preciosos e escassos recursos públicos. Ademais, acelera a depreciação dos veículos que utilizam a malha viária, impactando, em particular, nas condições e desempenho do sistema de frenagem da frota do embarcador/expedidor. Mais inquietante, afeta as condições gerais de segurança das vias e estradas, o que aumenta o número de acidentes, inclusive fatais. Em consequência, provoca dano moral coletivo consistente no agravamento dos riscos à saúde e à segurança de todos, prejuízo esse atrelado igualmente à redução dos níveis de fluidez do tráfego e de conforto dos usuários.” – BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. nº 1574350/SC. Julgado em 03/10/2017.

Rodoviária Um desígnio: «Tornar a Segurança Rodoviária uma prioridade para todos os Portugueses.».¹²⁸

Diante do desafio lançado pela ONU, para a citada década de ações, o Brasil, apoiado pela OMS e a OPAS, criou o *Projeto Vida no Trânsito*¹²⁹, com o intuito de promover a saúde e a prevenção de “*lesões e mortes*” no tráfego. O plano tem suporte técnico e financiamento do Governo Federal. O objetivo 3.6 da Agenda 2030¹³⁰, da ONU, para o Desenvolvimento Sustentável do mundo é: “*Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas.*”¹³¹

O País está envolvido com a meta. Não obstante, muito há, ainda, para vencer. Ingrid Castilho, jornalista da Agência Saúde, do Ministério da Saúde brasileiro, reconhece a redução do número de óbitos, após a prática da “*Lei Seca*”, porém, noticia que: “*Apesar da redução do número de mortes, cresceu em todo o Brasil o número de internações no SUS de acidentados no trânsito*”.¹³²

A velocidade é um dos fatores principais de risco para a ocorrência dos traumatismos decorrentes do trânsito. A adequação da velocidade às condições estruturais e de conservação das vias e às circunstâncias climáticas e humanas de desenvolvimento da atividade condutora é de vital relevância para a segurança rodoviária. A OPAS aponta que um dos motivos primordiais de descontrole do veículo no tráfego é o empenho de velocidade exacerbada.¹³³

¹²⁸ Vide: “Com a definição de um prazo relativamente curto, este novo Plano procura, desta forma, alinhar o seu horizonte temporal com o das políticas de segurança rodoviária da União Europeia («Orientações de Política de Segurança Rodoviária 2011-2020») e da Organização das Nações Unidas («Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020»), gerida pela Organização Mundial da Saúde.” – Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017. Diário da República, 1.ª série – N.º 116 – 19 de junho de 2017. pp. 3054-3089.

¹²⁹ Projeto Vida no Trânsito. 20 de Novembro de 2017.

¹³⁰ Cfr.: “Anteriormente chamada de Agenda de Desenvolvimento Sustentável Pós-2015, por ter sucedido os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio e suas metas para 2015, a Agenda 2030 corresponde ao conjunto de programas, ações e diretrizes para os trabalhos das Nações Unidas e de seus Estados-Membros rumo ao desenvolvimento sustentável.” – Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. p. 44.

¹³¹ Nações Unidas Brasil. Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020).

¹³² MONTEIRO, Ingrid Castilho (2018) - Óbitos por acidentes de trânsito diminuem após 10 anos de Lei Seca.

¹³³ Ver: “[...] A uma velocidade excessiva é mais provável que o condutor perca o controle da direção e não antecipe os perigos que se aproximam. A velocidade excessiva também faz com que os demais usuários da via subestimem a velocidade do veículo e o risco que representa para eles. O campo de visão do condutor também é afetado, pois “afunila-se” à medida que a velocidade aumenta. Na maior parte das ocorrências graves e fatais, as lesões são devidas às forças e acelerações superiores às que o corpo humano pode tolerar. [...]” - Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. p. 21.

Destarte, apesar de ser denominado “acidente”, o resultado da ocorrência individual ou conjunta de fatores, como os referidos, pode não ser exatamente um facto acidental e sim o resultado de ações e circunstâncias prejudiciais. Elementos e conjuntura que dificilmente ensejariam uma resultância diferente de um acidente.

A designação imprópria do facto, definido como acidental e/ou por termos sinônimos, dificulta o enfrentamento correto do abaloamento, ou diga-se, do choque entre dois corpos – veículo/veículo, veículo/pessoa. A OPAS reconhece a inadequação do termo para o efeito de comportamentos e circunstâncias que, de certa forma, podem ser considerados previsíveis.¹³⁴

No caminho, Arlindo Donário refere que com o somatório de tais circunstâncias, no tráfego, o resultado perfeito seria o “acidente”. A imperfeição consistiria em se ter tais comportamentos e condições perigosas no trânsito e, ainda assim, alcançar um desfecho positivo. A questão requer séria reflexão de todos os condutores e usuários das vias.

Assim, a divulgação de pesquisas sobre à mobilidade rodoviária é de elevado valor para a mensuração da eficácia das políticas públicas e a obtenção de mudança comportamental da sociedade.

A Tabela 1 contém dados publicados pela PORDATA, com resultados fornecidos pela ANS/MAI.¹³⁵

Tabela 1 – Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal Continente

Ano	Acidentes com vítimas	Feridos	Mortos
2008	33.613	43.933	776
2009	35.484	46.414	737
2010	35.426	46.561	741
2011	32.541	42.162	689
2012	29.867	38.250	573
2013	30.339	38.872	518
2014	30.604	39.171	482
2015	31.953	41.076	473

¹³⁴ Assim: “A dificuldade de se encontrar palavras para responder ao desafio de referir-se aos “acidentes que não são acidentes” torna difícil a tarefa de substituir não apenas uma forma de expressão consolidada pelo hábito, mais ainda designar para a opinião pública outro termo que compreenda colisões, quedas, atropelamentos e capotamentos, entre outros. Enquanto na língua inglesa a opção pela palavra crash foi a solução adotada para se evitar a conotação indesejada, o termo análogo em português (colisão) enfrenta resistência, pois não expressa a ideia de (por exemplo) um atropelamento ou a queda de um veículo, ainda que tais ocorrências consistam efetivamente de corpos em colisão.” - Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. p. 38.

¹³⁵ ANSR/MAI, PORDATA. Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal Continente.

2016	32.299	41.223	445
2017	34.416	43.985	510
2018	34.235	43.497	508

Fonte dos dados: ANSR/MAI, PORDATA

A Figura 1 apresenta os dados supracitados em um gráfico, elaborado para facilitar a compreensão dos resultados e o acompanhamento da sua evolução.

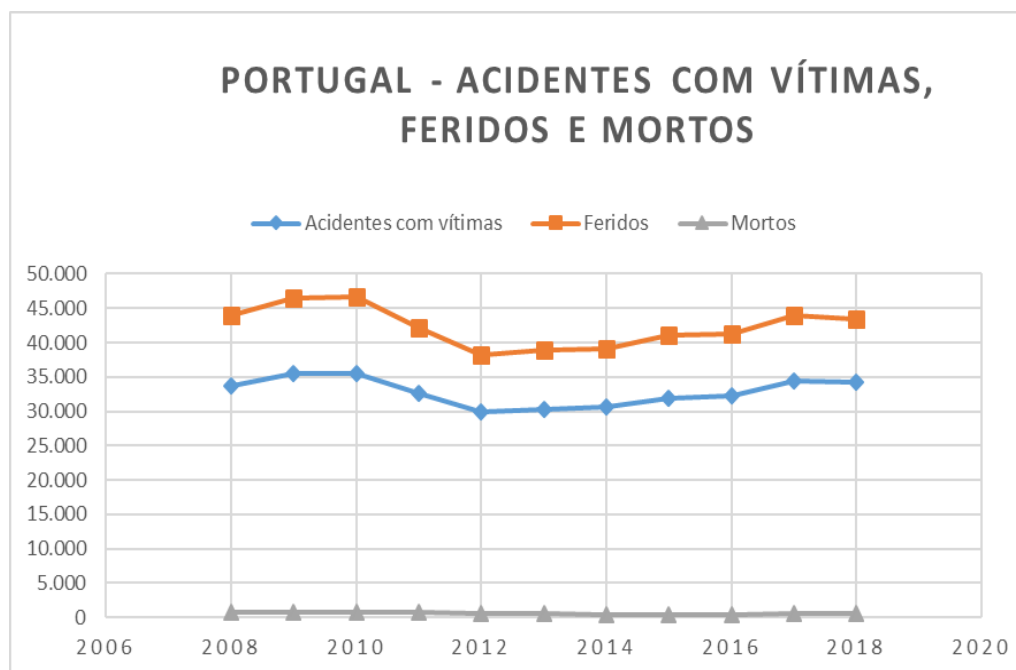


Figura 1 – Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal Continente
Fonte dos dados: ANSR/MAI, PORDATA

Com efeito, a página eletrônica de notícias do Governo de Portugal enfatizou o inconformismo do Ministro da Administração Interna, Dr. Eduardo Cabrita, com o índice de acidentes ocorridos no País, em 2018. Na Comissão Parlamentar de Assuntos Constitucionais, Direito, Liberdade e Garantias, realizada na Assembleia da República, a Autoridade “... afirmou que irá estabelecer uma «intervenção de tolerância zero» e o «acompanhamento político» nas áreas com maior risco de sinistralidade rodoviária.” Será dada “prioridade absoluta” à ação. O trabalho será feito, nos municípios, conjuntamente pelas Forças de Segurança e as Autarquias locais, sob a coordenação da ANSR. O Ministro, supracitado, reconhece a gradativa diminuição do número de mortos, em Portugal, mas alerta para o aumento de sinistros associados à ampliação da ingestão de álcool pelos condutores.¹³⁶

¹³⁶ Ver: “[...] Segundo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) morreram, no ano passado, 513 pessoas em acidentes rodoviários, mais três do que em 2017, registando-se assim uma subida, pelo segundo ano consecutivo, do número de mortos. O Ministro disse também que 77% dos acidentes ocorreram dentro das localidades - causando a morte a 50 % das vítimas - e que um número significativo corresponde a atropelamentos.

Desse modo, em Portugal, a batalha de combate à sinistralidade, continua. As providências precisam ser constantes para que os preceitos de prevenção da vida e do bem-estar das pessoas sejam praticados no tráfego.

Nessa senda, Arlindo Donário menciona a necessidade de educação no trânsito e a sua consequente contribuição para o alcance da eficácia legal, a fim de que os valores sociais de respeito e preservação da vida sejam internalizados pelos condutores e demais usuários das vias, para que – havendo a mudança de comportamento necessária – a realização das suas ações, na atividade em tela, ocorra com a prática do cuidado ótimo¹³⁷.

Segundo Eduardo Biavati, a fiscalização é de total relevância para a diminuição do número de acidentes, no Brasil. Alerta para o facto de que os sinistros rodoviários não são exatamente acidentais, mas previsíveis devido às condições no exercício da atividade veicular, no País. Afirma que as tragédias acontecem repetida e regularmente, atingindo – em maior número – a juventude, as pessoas do sexo masculino e os motociclistas. Os fins de semana possuem mais ocorrências causadoras de óbitos e ferimentos. A situação é agravada pelo uso de bebidas alcoólicas, “... *a falta de equipamentos de proteção (cinto de segurança e capacete); e o excesso de velocidade.*” O expert assevera: “*Tem de haver a percepção de que a fiscalização está em todo lugar. Daí o sujeito não se arrisca a ser pego.*” Ressalta a importância das campanhas de educação no trânsito e as ações fiscalizadoras.¹³⁸

É importante a observação das formas de abordagem jurídico doutrinária dos sistemas luso e brasileiro, acerca da dinâmica e da problemática do trânsito, valorizando a produção informativa dos pensadores e órgãos, envolvidos com o tema em tela, devidamente citados ao longo da presente peça.

Encontramos similitudes com as preocupações, dentre outras, acerca: i) do uso do termo “acidente” e afins, para a definição do facto danoso; ii) do emprego de velocidade inadequada,

[...]” – Tolerância zero contra a sinistralidade rodoviária. Página Eletrônica de Notícias do Governo de Portugal. 08 de Janeiro de 2019.

¹³⁷ Crf.: “Essa ineficácia poderá ser mitigada se os indivíduos tiverem inculcados valores morais, éticos e sociais, os quais têm conexas “sanções” e “recompensas” que constituem incentivos, de natureza interna (consubstanciados no sentimento de culpa e satisfação conforme se proceda contra ou em harmonia com essas normas) e de natureza externa (traduzidos na aprovação ou reprovação social). Estes valores “cívicos” são determinantes para o comportamento persistente dos indivíduos (no caso em análise sobretudo em relação aos condutores) a pautarem esse comportamento em harmonia com as normas sociais (e também jurídicas) de respeito pela integridade física e moral dos outros com quem interagem e por si próprios. [...] A longo prazo, a educação poderá desempenhar um papel crucial na modificação das preferências dos indivíduos no que se refere ao seu comportamento quanto ao risco de acidentes e suas consequências.” – DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Aumento das sanções ou das probabilidades de aplicação da lei?** pp. 25 e 32.

¹³⁸ BIAVATI, Eduardo (2018) – Desacelerar para salvar vidas.

legal e circunstancialmente, no trânsito; iii) do uso de álcool e substâncias estupefacientes e a prática da condução; iv) do manuseio de objetos provocadores de distrações ao volante – celular, tele móvel etc.; v) da falta do uso regular de equipamentos de segurança veicular; vi) da necessidade de melhoria na infraestrutura das vias; vii) da eficácia da fiscalização e aplicação das leis de trânsito; viii) da educação e conscientização de todos os usuários das vias públicas.

Acreditamos que quanto maiores as discussões e a formulação de ações práticas, maiores os resultados e as mudanças na dinâmica do trânsito. O tratamento do assunto, com a seriedade que ele merece, é fundamental para solução das dificuldades que, ainda, se apresentam na atualidade. Sem dúvida, a probabilidade de aplicação da legislação vigente e as campanhas de conscientização são de rico valor para o alcance do trânsito seguro.

Importa registrar ações como as do médico pediatra e professor da USP, Dr. João Lotufo, também conhecido como “Dr. Bartô”, por seu engajamento em ações de combate ao tabagismo e alcoolismo entre crianças e adolescentes (Dr. Bartô e os Doutores da Saúde). Coordenador do Projeto Antitabágico do HU/USP e Assessor de direção do Hospital, assim como, Secretário do Departamento de Pneumologia da Sociedade Brasileira de Pediatria, o pesquisador, fez uma séria advertência: “*“Se beber, não dirija, se usar maconha, não dirija também,” diz João Lotufo, médico e colunista da Rádio USP.*” O professor declara que o THC, princípio ativo da *cannabis*, altera a percepção do condutor, diminuindo o seu tempo de reação às circunstâncias e condições do trânsito.¹³⁹

Nessa senda, a OPAS adverte que a ingestão de álcool, em qualquer medida, torna a atividade no trânsito muito mais arriscada para usuários motorizados ou não, quer sejam motoristas, passageiros, motociclistas, ciclistas ou pedestres. O uso da substância prejudica “*... funções indispensáveis à segurança ao volante, como a visão e os reflexos ...*”. Destarte, a habilidade de discernir e raciocinar dos usuários fica diminuída, causando atitudes perigosas, empenho de alta velocidade e a falta do uso de equipamentos de segurança, tais como o cinto e o capacete.¹⁴⁰

¹³⁹ Jornal da USP. Uso da maconha também é perigoso no trânsito.

¹⁴⁰ Logo: “Os cintos de segurança e os sistemas de retenção para crianças são dispositivos destinados a prevenir ou minimizar danos aos ocupantes na medida em que reduzem os riscos de contato com o interior do veículo ou a gravidade da lesão, caso ocorra, distribuindo as forças do impacto sobre as partes mais resistentes do corpo. Em uma colisão, o ocupante de um carro que não estiver utilizando o cinto, ou esteja utilizando esse equipamento de maneira incorreta, continuará a se mover na mesma velocidade do veículo antes do choque, e será arremessado contra a estrutura desse veículo – muito provavelmente contra o volante, no caso do condutor, contra os assentos dianteiros ou o para-brisa, no caso dos passageiros. O ocupante pode, ainda, ser ejetado do veículo, aumentando drasticamente a probabilidade de ferimentos graves ou fatais. O uso do cinto de segurança reduz o risco de lesão

A Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017, publicada no DOU em 20/12/2017¹⁴¹, com vigência em 19/04/2018, alterou dispositivos do Capítulo XIX do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), Lei nº 9.503, de 23/09/1997, na parte em que são tratados os crimes praticados na condução veicular.

Modificando o art.º 291, § 4º, do CTB o legislador determinou, aos magistrados, abordagem mais específica no momento de fixação do *quantum* de pena para os delitos cometidos ao volante. Das diretrizes elencadas no art.º 59 do Código Penal o Juiz observará, de forma especial, a culpa do infrator, as circunstâncias do crime e os seus resultados. Essa orientação faz com que o jurista enfoque os elementos mais influentes na apuração da reprovabilidade da conduta do agente, dada a especificidade dos delitos cometidos no trânsito.

Saliente-se que não se trata de excluir as demais diretrizes do art.º 59 do CP, mas de deixar em segundo plano apurações não tão influentes (de modo geral) para o desfecho delituoso no cenário automotivo. Nada impede de que, a título de exemplo, os antecedentes tenham especial atenção nos casos do delito cometido sob influência de álcool, ou que a motivação do agente seja apurada de maneira mais aprofundada nos casos de corrida ilegal em via pública.

Além desse aprimoramento no computo da pena, a Lei nº 13.546/2017 também tipificou especificamente as práticas de homicídio culposo e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, quando o agente (condutor) está sob influência de álcool. Essa modificação apresenta uma reprimenda mais severa para tais casos, em que há um grau superior de reprovabilidade na conduta do agente, perceptível em razão de maior negligência e imprudência, sem que seja necessário, no momento de fixação da pena, aprofundar a discussão acerca da consciência dos riscos e da assunção de probabilidade do resultado.

Antes da Lei nº 13.546/2017 entrar em vigor, a conduta do agente seria enquadrada nos tipos previstos no Código Penal, sendo a pena fixada entre 1 (um) e 3 (três) anos de detenção para o caso de homicídio culposo e detenção, de 2 (dois) meses a 1 (um) ano, na hipótese de

fatal em até 50% para os ocupantes dos assentos dianteiros, e em até 75% para os ocupantes dos assentos traseiros. Dispositivos de retenção para crianças reduzem a probabilidade de lesão fatal em aproximadamente 70% entre crianças de colo, e de 54 e 80% entre crianças maiores.³⁰ É importante lembrar que dispositivos suplementares, como *airbags*, não dispensam o uso do cinto, sem o qual a eficácia desse equipamento é reduzida.” - Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. pp. 23-24.

¹⁴¹ LEI nº 13.546/2017, de 19 de Dezembro. Diário da República, 1.ª Seção - N.º 243 - 20 de Dezembro de 2017. p. 10.

lesão corporal culposa (consoante, respectivamente, art.º 121, § 3º e art.º 129, § 6º, ambos do Código Penal).

Atualmente, na hipótese de o condutor estar sob influência de álcool ou substância psicoativa que cause dependência, havendo homicídio doloso, a pena será de reclusão, de 5 (cinco) a 8 (oito) anos (nos termos do art.º 302, § 3º, do Código de Trânsito Brasileiro), enquanto que, para o delito de lesão corporal culposa, a pena será fixada entre 2 (dois) e 5 (cinco) anos (conforme previsão do art.º 303, § 2º, do CTB). Em ambos os casos, haverá suspensão da habilitação para dirigir veículo automotor.

A alteração visa punir de forma mais severa condutas com grau de reprovabilidade superior, sem a necessidade de ingressar na discussão acerca da intenção do agente ou da assunção do risco, pois o simples facto de assumir-se a direção de um veículo após a ingestão de bebidas alcoólicas, estando com os sentidos alterados, demonstra maiores negligência e imprudência.

Todavia, não implica em dizer que a conduta não poderá ser considerada como dolosa, quando presentes latentes elementos comprovadores de uma intenção ou assentimento do resultado. Segundo o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, elementos como embriaguez, excesso de velocidade e condução do veículo na contramão de direção, permitem a verificação de uma culpa consciente ou dolo eventual, que passa a ser competência do Tribunal do Júri, consoante o julgamento do Recurso Especial nº 1.279.458-MG, de 2012.¹⁴²

¹⁴² Vide: “HOMICÍDIO NO TRÂNSITO. ANÁLISE DOS ELEMENTOS CONSTANTES NO ACÓRDÃO RECORRIDO. REEXAME DE MATERIAL FÁTICO/PROBATÓRIO. AUSÊNCIA. DOLO EVENTUAL x CULPA CONSCIENTE. COMPETÊNCIA. TRIBUNAL DO JÚRI. RESTABELECIMENTO DA SENTENÇA DE PRONÚNCIA. 1. O restabelecimento do decisum que remeteu o agravante à Júri Popular não demanda reexame do material fático/probatório dos autos, mas mera reavaliação dos elementos utilizados na apreciação dos factos pelo “Tribunal local e pelo Juiz de primeiro grau. 2. A decisão de pronúncia encerra simples juízo de admissibilidade da acusação, exigindo o ordenamento jurídico somente o exame da ocorrência do crime e de indícios de sua autoria, não se demandando aqueles requisitos de certeza necessários à prolação de um édito condenatório, sendo que, nessa fase processual, as questões resolvem-se a favor da sociedade. 3. Afirmar se o Réu agiu com dolo eventual ou culpa consciente é tarefa que deve ser analisada pela Corte Popular, juiz natural da causa, de acordo com a narrativa dos factos constantes da denúncia e com o auxílio do conjunto fático/probatório produzido no âmbito do devido processo legal. 4. Na hipótese, tendo a provisional indicado a existência de crime doloso contra a vida - embriaguez ao volante, excesso de velocidade e condução do veículo na contramão de direção, sem proceder à qualquer juízo de valor acerca da sua motivação, é caso de submeter o Réu ao Tribunal do Júri. 5. Recurso especial provido para restabelecer a sentença de pronúncia.” – MUSSI, Jorge, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quinta Turma. REsp. nº 1279458/MG. Julgado em 04/09/2012, DJe 17/09/2012.

O entendimento também está contido no julgamento do Agravo em Recurso Especial nº 1.013.330-TO, ocorrido em 2018¹⁴³ (posterior à alteração do CTB). Segundo a E. Corte, pode-se considerar o caso, inclusive, como homicídio qualificado (quando a qualificadora é compatível com o dolo eventual), como se vê no Recurso Especial nº 1.486.745-SP, julgado em 2018.¹⁴⁴

¹⁴³ Cfr.: “AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. HOMICÍDIO QUALIFICADO DESCLASSIFICAÇÃO. CULPA CONSCIENTE OU DOLO EVENTUAL. PRESENÇA DE ELEMENTOS AUTORIZADORES DA PRONÚNCIA. SÚMULA 83/STJ. REVISÃO INVIÁVEL. REEXAME DO ACERVO FÁTICO-PROBATÓRIO. SÚMULA 7/STJ. AGRAVO NÃO PROVIDO. 1. A pronúncia não exige a existência de prova cabal da autoria do delito, sendo suficiente, nessa fase processual, a mera existência de indícios da autoria, devendo estar comprovada, apenas, a materialidade do crime, uma vez que vigora o princípio do *in dubio pro societate*. 2. O Tribunal estadual firmou entendimento consentâneo com a jurisprudência desta Corte, no sentido de que, havendo elementos nos autos que, a princípio, podem configurar o dolo eventual, como *in casu* (presença de embriaguez ao volante, excesso de velocidade e tráfego na contramão, em rodovia federal de intenso movimento), o julgamento acerca da sua ocorrência ou da culpa consciente compete ao Tribunal do Júri, na qualidade de juiz natural da causa. 3. A desconstituição do julgado, no intuito de abrigar o pleito defensivo de desclassificação da conduta, não encontra espaço na via eleita, porquanto seria necessário aprofundado revolvimento do contexto fático-probatório, providência incabível em recurso especial, conforme já assentado pelo enunciado n. 7 da Súmula desta Corte. 4. Agravo regimental improvido.” – MUSSI, Jorge, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quinta Turma. REsp. nº 1013330/TO. Julgado em 25/09/2018, DJe 03/10/2018.

¹⁴⁴ Vide: “[...] Conforme se logrou apurar, o increpado transitava no local dos factos, na condução do Veículo GM/Camaro 2SS, ano de fabricação 2011, modelo 2011, placas GFA-0666, em velocidade não inferior a 123 km/h, consoante determinado pelo laudo pericial de fls. 77/108, e buscava, desta forma, evadir-se e assegurar a impunidade de outros crimes que serão adiante descritos. O veículo Asia/Towner Truck, placas BPY-3112-SP, conduzido pela vítima [...] estava parado no local dos factos aguardando o sinal verde do semáforo ali existente, momento em que, devido a alta velocidade imprimida ao veículo GM/Camaro que impediu uma rápida frenagem, este veio a chocar-se fortemente contra a traseira do utilitário da vítima, arremessando para longe a sua caçamba e provocando um incêndio que foi a causa da sua morte. [...] RECURSO ESPECIAL E AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. DIREITO PENAL. TRIBUNAL DO JÚRI. EMBARGOS INFRINGENTES. DECISÃO DE PRONÚNCIA. ART. 121, § 2º, III E IV, C/C O 14, II, (TRÊS VEZES), DO CP. DESCLASSIFICAÇÃO. TENTATIVA É COMPATÍVEL COM O DELITO DE HOMICÍDIO PRATICADO COM DOLO EVENTUAL NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. CASSAÇÃO DO ACÓRDÃO A QUO. SÚMULA 7/STJ. PRECEDENTE DESTES SUPERIOR TRIBUNAL. 1. Este Superior Tribunal reconhece a compatibilidade entre o dolo eventual e a tentativa, consequentemente cabível a decisão de pronúncia do agente em razão da suposta prática de tentativa de homicídio na direção de veículo automotor. 2. As qualificadoras de natureza objetiva previstas nos incisos III e IV do § 2º do art. 121 do Código Penal não são compatíveis com a figura do dolo eventual, prevista na segunda parte do art. 18, I, do mesmo diploma legal. 3. O dolo eventual não se harmoniza com a qualificadora de natureza objetiva prevista no inciso IV do § 2º do art. 121 do Código Penal, porquanto, a despeito de o agente ter assumido o risco de produzir o resultado, por certo não o desejou. Logo, se não almeja a produção do resultado, muito mais óbvio concluir que o agente não direcionou sua vontade para impedir, dificultar ou impossibilitar a defesa do ofendido. 4. A qualificadora descrita no inciso III do § 2º do art. 121 do Código Penal sugere idéia de suposta premeditação do delito e, consequentemente, o desejo do resultado. Ambas, portanto, são características da intenção do agente, não podendo, à semelhança do que ocorre com a tentativa, ser aceita na forma de homicídio cujo dolo é o eventual. 5. A análise das pretensões, quanto à desclassificação do delito ou a não ocorrência do dolo eventual demandariam por certo o revolvimento de matéria fático-probatória, não sendo possível pela via estrita do recurso especial, em razão do disposto no enunciado da Súmula 7/STJ. 6. Recurso especial do Ministério Público de São Paulo provido para, ao cassar o acórdão a quo, reconhecer a compatibilidade entre o dolo eventual e a tentativa e manter a decisão de pronúncia do recorrido na forma do acórdão proferido no Recurso em Sentido Estrito n. 0041713-69.2011.8.26.0001/SP. Agravo de Felipe de Lorena Infante Arenzon conhecido para negar provimento ao recurso especial.” – REIS JÚNIOR, Sebastião, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Sexta Turma. REsp. nº 1486745/SP. Julgado em 05/04/2018, DJe 12/04/2018.

Nessa direção, Paulo Saldiva, médico patologista, diretor do IEA e professor da Faculdade de Medicina da USP, elogiou o projeto de lei que deu origem à Lei 13.546/2017, ampliando a punibilidade para os crimes de trânsito. O colunista do jornal da USP vê no rigor legal e na aplicação da lei a possibilidade do alcance de maior prudência e consequentemente melhores escolhas por parte dos condutores.¹⁴⁵

Em Portugal e no Brasil, os acidentes de trânsito são considerados um problema de Saúde Pública.

O enfrentamento das ocorrências dos sinistros no tráfego, por esse prisma, faz com que os olhos da Saúde se voltem para a problemática encarando-a nos moldes preventivos e obstativos, com o fim de combater os resultados danosos de sua existência. Dessa forma, o envolvimento da Saúde Pública, nas ações de promoção da condução viária segura, vai além do socorro, tratamento e reabilitação das vítimas, contribuindo para os planejamentos no “... *desenvolvimento de sistemas de dados relacionados à morbimortalidade no trânsito, assim como na divulgação desses dados para um público mais amplo.*”¹⁴⁶.

Sabe-se, ainda, que por meio da ação da Saúde, as consequências dos abalroamentos rodoviários vêm sendo registrados com mais fidelidade, permitindo um diagnóstico cada vez mais realista da situação.

Nesse sentido, a Figura 2 contém o registro do número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil, no período de 2008 a 2016. Os dados apresentados foram apurados pelo Ministério da Saúde, por meio do Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Jornal da USP. Colunista elogia lei que aumenta punição para quem mata no trânsito.

¹⁴⁶ Importa lembrar: “Coordenado pelo Ministério da Saúde e pela OPAS/OMS Brasil, o Programa Vida no Trânsito, uma das intervenções reconhecidas pela comunidade de segurança viária brasileira, teve por fundamento justamente a qualificação da informação de dados sobre a acidentalidade provenientes de diversos setores, visando a ação com o objetivo de reduzir a morbimortalidade no trânsito.” – Organização Pan-Americana da Saúde. Trânsito: um olhar da saúde para o tema. pp. 80-81.

¹⁴⁷ MS/SVS/CGIAE – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM. Óbitos por causas Externas – Brasil.

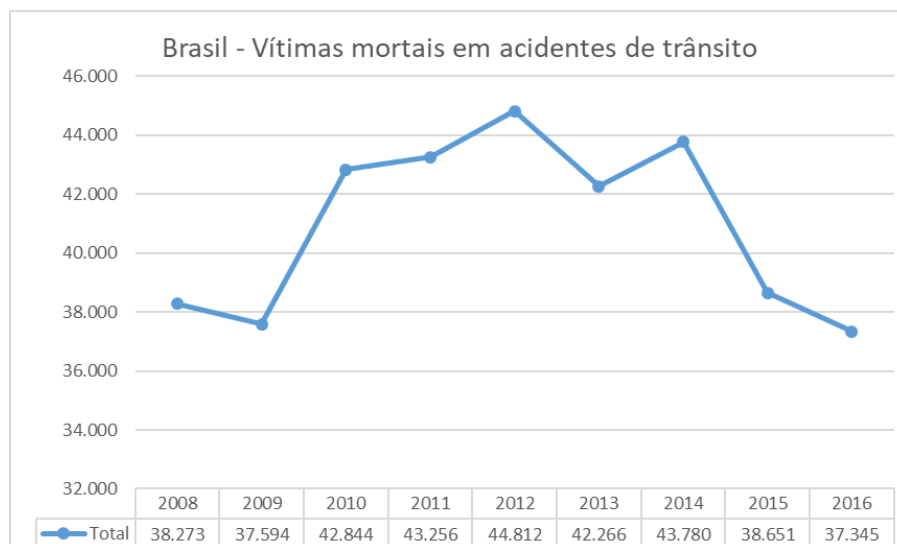


Figura 2 – Óbitos por causas Externas – Brasil (Vítimas de acidentes rodoviários)
 Fonte dos dados: MS/SVS/CGIAE – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM

A Tabela 2 contém dados exclusivamente de rodovias Federais brasileiras, no ano de 2014. Os valores contidos no quadro, abaixo, são do Instituto de Pesquisa Económica Aplicada – IPEA.¹⁴⁸

Tabela 2 – Dados sobre acidentes ocorridos em rodovias Federais no Brasil em 2014

	Quantidade de Acidentes	Custo Total (R\$)	Custo Médio (R\$)
Vítima mortal	6.743	4.482.891.117	664.821,46
Feridos	62.346	6.031.838.004	96.747,79
Sem vítimas	98.158	2.306.592.728	23.498,77
Total	167.247	12.821.321.849	261.689,00

Fonte dos dados: Relatório IPEA 2015

Na altura, é preciso registrar que os valores supracitados não incluem os custos dos sinistros nas rodovias estaduais, municipais e seus perímetros urbanos. Os dados pertencem apenas às rodovias federais. Lembramos que a malha estadual e municipal é bem mais extensa, uma vez que engloba um maior número de localidades. Com efeito, torna-se bastante complexa a recolha e o tratamento dos dados.

O Relatório do IPEA, de 2015, apontou a “... falta de informações primárias atualizadas sobre os acidentes nas rodovias estaduais, municipais e nos aglomerados urbanos...”¹⁴⁹. O

¹⁴⁸ Instituto de Pesquisa Económica Aplicada. Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade. 2015.

¹⁴⁹ Cfr.: “[...] Segundo os dados da PRF, ano de 2014, houve 167.247 acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras, com 8.233 mortes e 26.182 feridos graves. Esses acidentes geraram um custo para a sociedade de R\$ 12,8 bilhões, sendo que 62% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a

Brasil possui um território muito extenso, o que certamente dificulta o trabalho de amostragem e união dos dados relativos a todas as localidades do País.

Entendemos que o envolvimento da Saúde Pública no planejamento, na execução e nas avaliações das ações de combate aos sinistros rodoviários e suas consequências, principalmente na recolha dos dados e no fornecimento de informações a outros órgãos, poderá contribuir para a realização de pesquisas atuais e bastante abrangentes.

Outro ponto que deve ser tratado diz respeito à questão da responsabilização pelos danos causados na atividade rodoviária. Um dos mecanismos mais usados para o suporte da obrigação é o seguro de responsabilidade civil automóvel. Vejamos na sequência.

saúde e perda de produção devido às lesões ou morte, e 37,4% associados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados [...]. Os acidentes de trânsito no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves. Numa estimativa conservadora, observou-se que os acidentes em rodovias custam à sociedade brasileira cerca de R\$ 40,0 bilhões, sendo que o custo relativo à perda de produção responde pela maior fatia desses valores, seguido pelos custos hospitalares. [...]” - Instituto de Pesquisa Económica Aplicada. Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea. 2015. pp. 10, 13.

3. A NATUREZA JURÍDICA DO SEGURO OBRIGATÓRIO DA RESPONSABILIDADE CIVIL ORIUNDA DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS

3.1. O seguro para reparação dos danos

Sabe-se que a responsabilidade civil que, no passado, teve cunho pedagógico ou punitivo, possui hoje o sentido reparatório, muito embora ainda se discuta a questão pedagógica do instituto. Na atualidade, ficou quase impossível pensar em responsabilidade civil desatrelada do seguro, quer seja pelas proporções que as indenizações têm alcançado, quer pela responsabilidade social ou pela dificuldade de arcar com os prejuízos advindos das atividades humanas, profissionais ou perigosas, que envolvam licitude ou ilicitude, dentre elas as resultantes do transporte viário.

Segundo António Ferreira o objeto da atividade seguradora consiste em negociar os “*riscos puros*”, manifestados “*sob a forma de perdas ou danos futuros, mas não determináveis nem no tempo nem na extensão.*”¹⁵⁰

O seguro tem tido grande abrangência nos setores da vida. Ao passo que vêm aumentando os casos de responsabilidade, cresce também a utilização do seguro para a reparação dos danos. Mário Costa estima que a responsabilidade pode ser vista, atualmente, por “[...] dois parâmetros: [...] um desenvolvimento nunca antes atingido [e a] [...] ocorrência de sistemas de reparação colectiva, tais como o seguro e a segurança social, que lhe retiram uma parte da razão de ser e modificam o seu alcance”. O escritor enfoca a “[...] generalização do seguro voluntário [...]”, observando o desenvolvimento do emprego do “seguro obrigatório” ao exercício das profissões liberais e não apenas às “[...] áreas de circulação rodoviária e dos acidentes de trabalho [...]”. Reconhece, ainda, o aumento de casos dos seguros pessoais. Admite que a responsabilidade tem tido função mais “[...] reparadora e indemnizatória”, vendo-se a mitigação do seu cunho pedagógico. Entende que a propagação do seguro minimiza o estímulo preventivo da responsabilização.¹⁵¹

Diogo Campos assevera: “Com o aumento dos casos de responsabilidade civil, potenciado pelo alargamento do fenómeno da responsabilidade pelo risco, assistimos ao correlativo desenvolvimento dos seguros [...]”, despersonalizando o dever indemnizatório e reconhecendo “...ao lesado um direito autónomo contra a seguradora...”. No seguro

¹⁵⁰ FERREIRA, António Pedro de Azevedo (2005) – **A Relação Negocial Bancária: Conceito e Estrutura**. p. 213.

¹⁵¹ COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. pp. 527, 531-537.

facultativo, embora haja o benefício do lesado, predomina o interesse do segurado e da preservação do seu patrimônio. No seguro obrigatório, a proteção do prejudicado ocupa a “[...] posição de finalidade principal do seguro. [...]”. Acentuou-se a deslocação do acento da culpa para o dano [...]”. O autor completa: “Constitui, deste modo, o seguro de responsabilidade instrumento eficaz da pacífica convivência social.”¹⁵²

Rui Stoco observa a utilidade do seguro quando este permite que o lesado seja indenizado não obstante as impossibilidades ou dificuldades económicas do lesante, como também a possibilidade de haver a reparação sem a “[...] ruína do agente causador [...]”. Informa que o seguro consiste num “[...] contrato condicional firmado pelo segurador – empresa especializada – e o particular.” Seu campo de atuação é amplo, cobrindo os “[...] riscos pelo desempenho das atividades industriais, comerciais, administrativas, [...] recreativas [...]” e das profissões liberais “[...] como a dos médicos, dentistas, engenheiros, construtores, exercentes de atividades perigosas ou insalubres e outras.”¹⁵³ O CCB dispõe acerca do seguro nos seus artigos 757¹⁵⁴ a 802.

Dessa forma, é possível a transferência da indemnização pela responsabilidade da ocorrência de dano a outrem, resultante de atividades diversas do causador, por meio de contrato com seguradora - empresa autorizada para atuação na área - que mediante pagamento, mensalidade e/ou prêmio, prestará a indemnização, contratada para a hipótese de dano. Devido a praticidade da reparação dos prejuízos materiais resultantes do sinistro, o seguro oferta certas vantagens para os envolvidos no acidente. Segundo Diogo Campos: “[...] o seguro obrigatório contém como fim a tutela do lesante, se bem que oculta pela do terceiro [...] o seguro de responsabilidade visa sempre [...] o interesse do lesante e do lesado.”¹⁵⁵

No momento do contrato o dano é hipotético, obrigando à sua indemnização em caso de sinistro. Apesar de parte da doutrina entender que o seguro torna o segurado menos preocupado com o risco de suas atividades, não se pode olvidar que, além do segurado ter maior

¹⁵² CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 20, 22-25, 29.

¹⁵³ STOCO, Rui (2007) – **Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência**. pp. 702-704.

¹⁵⁴ Ver: “Art. 757. Pelo contrato de seguro, o segurador se obriga, mediante o pagamento do prêmio, a garantir interesse legítimo do segurado, relativo a pessoa ou a coisa, contra riscos predeterminados. Parágrafo único. Somente pode ser parte, no contrato de seguro, como segurador, entidade para tal fim legalmente autorizada.” – **Código Civil Brasileiro**, Lei nº 10.406, de 10/01/2000.

¹⁵⁵ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 44.

segurança¹⁵⁶, o lesado terá mais facilidade em ser ressarcido por aquele que se preparou para um possível imprevisto.

Santos Pastor, reconheceu que o seguro de responsabilidade civil é benéfico para a sociedade. O autor afirmou: “*Es claro el carácter socialmente beneficioso del seguro de responsabilidad civil.*”¹⁵⁷

Destarte, Em Portugal, o seguro obrigatório de responsabilidade pelos sinistros de trânsito contemplará os danos causados aos terceiros, até o limite especificado no contrato. Diferentemente do seguro de danos¹⁵⁸ que visa a reparação do prejuízo sofrido também pelo próprio segurado e seu veículo, dentro dos moldes e limites contratuais.

Logo, tanto na modalidade obrigatória quanto na voluntária¹⁵⁹, o seguro automóvel é um contrato que tem a sua contribuição para a salvaguarda da responsabilidade civil oriunda dos acidentes rodoviários.

3.2. A natureza jurídica do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

A definição da natureza jurídica dos institutos do direito é de vital importância para a sua compreensão e o desenvolvimento do estudo. A natureza jurídica é a descrição, a demonstração da essência das características principais, das peculiaridades e da forma de tratar o assunto.

A presente peça tem por objeto o seguro de automóveis pela responsabilidade civil derivada de acidentes viários. Ele é compulsório. Na área há também o seguro opcional.

¹⁵⁶ Neste sentido, Stoco afirma que: “[...] a função da garantia securitária é justamente garantir ao segurado que o prejuízo que ele vier a causar a terceiro será ressarcido pela seguradora.” - STOCO, Rui (2007) – **Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência**. p. 1352.

¹⁵⁷ PRIETO, Santos Pastor (1989) – **Sistema Jurídico y Economía uma introducción al análisis económico del derecho**. p. 166.

¹⁵⁸ Logo: “Aqui não se trata de seguro de responsabilidade, mas sim de seguro de danos, dado que a companhia garante, não a indemnização a terceiros, mas sim a reparação ao segurado dos danos que este sofra na sua pessoa ou no seu automóvel. [...] os danos ao segurado devem ser cobertos por um seguro de danos [...] [também chamado de seguro de danos próprios, onde serão cobertos os danos do segurado e do terceiro lesado].” - CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 61, 68.

¹⁵⁹ Cfr.: “Para além do seguro obrigatório, os interessados podem sempre contratar coberturas facultativas, designadamente, o seguro que cubra danos próprios, vulgarmente designado “seguro contra todos os riscos”.” - NASCIMENTO, Esmeralda; TRABULO, Márcia (2016) – **Formulários BDJUR: Responsabilidade Estradal**. p. 16.

Margarida Rego lembra que a cobertura do risco, pela seguradora, pode ter foco num terceiro e/ou no próprio segurado.¹⁶⁰

Conforme Arlindo Donário, “[...] o seguro de responsabilidade civil automóvel é obrigatório [...]”. O autor alerta acerca dos custos a serem suportados, em Portugal, pelos envolvidos nos sinistros viários, quais sejam: para as vítimas/lesados – o risco de sofrer acidentes e ter prejuízos materiais e imateriais; para os responsáveis/lesantes – o risco da responsabilização civil, que envolve o dever de reparação dos danos causados.¹⁶¹

Em Portugal, o sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – SORCA – é formado pelo Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel e pelo Fundo de Garantia Automóvel – FGA (este, para casos de não identificação do veículo causador do dano ou a falta do seu seguro). Sua disciplina encontra-se no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

Segundo Diogo Campos¹⁶², percebe-se que o regime jurídico do seguro obrigatório de responsabilidade civil advinda de acidentes rodoviários e o contrato a favor de terceiros¹⁶³ são semelhantes, permitindo-se afirmar que o citado seguro se constitui “[...] um contrato a favor de terceiro indeterminado”. Este, não tem obrigação de realizar nenhum “*acto posterior*” ao contrato, para adquirir o direito. O lesado pode “[...] exigir a indemnização também da seguradora sem ser obrigado a qualquer contraprestação”. Ele tem direito a acionar diretamente a empresa. O segurado, que é o promissário, por meio da “*celebração do contrato*” pode eximir-se da “*obrigação de indemnizar*”, passando a citada obrigatoriedade à

¹⁶⁰ Ver: “[...] seguro é o contrato pelo qual uma parte, mediante retribuição, suporta um risco económico da outra parte ou terceiro, obrigando-se a dotar a contraparte ou o terceiro dos meios adequados à supressão ou atenuação de consequências negativas reais ou potenciais da verificação de um determinado facto [...]. Sem pretensões de exaustividade, pretendeu-se com esta definição identificar o núcleo comum a todas as classes de seguro [...]. O risco coberto pelo segurador [dependendo do tipo do contrato] pode ser do próprio tomador do seguro ou de terceiro – em todos os casos, será sempre o segurado, que nestes últimos casos, será um terceiro-segurado...” - REGO, Margarida Lima, (coord.) (2016) – **Temas de Direito dos Seguros**. pp. 18-20.

¹⁶¹ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 177.

¹⁶² CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 80, 152.

¹⁶³ Vide: “Nos contratos a favor de terceiro, o estipulante contrata em nome e interesse próprios. [...]. Os contratos a favor de terceiro de maior relevo (o seguro, por ex.,) nascem e vivem só com efeitos obrigacionais. [...]. O interesse do promissário é um normal interesse de credor, embora dirigido à atribuição de um benefício, de um direito, a um terceiro, e, neste sentido, a favor de terceiro.” - CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 120, 125, 139.

seguradora¹⁶⁴, que é a promitente. Com efeito, “[...] é da conveniência dos contratantes a concessão da ação directa ao terceiro”. Lembrando que o promissário pode exigir¹⁶⁵ da promitente “[...] o cumprimento efectivo da prestação. Só deste modo o interesse que o levou a contratar ficará satisfeito”.

Diogo Campos¹⁶⁶ afirma que, em se tratando do seguro automóvel, devem ser observados os “[...] princípios da boa fé, da proibição do abuso do direito e da proibição do enriquecimento sem causa [que] são bem conhecidos expoentes do conteúdo ético da liberdade contratual em Direito Civil”. Logo, o contrato em foco deve funcionar como um meio para o “bem comum”¹⁶⁷. Assim, dentro do cumprimento do “dever ser” próprio do Direito haverá o equilíbrio transaccional e social, minimizando-se os transtornos próprios dos sinistros.

Diogo Campos¹⁶⁸ registra, ainda, no caso, a responsabilidade solidária, entre o segurado e a seguradora, “[...] própria da assunção de dívida [...]”, permitindo ao terceiro lesado “[...] exigir a totalidade da prestação de cada um deles e que o cumprimento de um libere o outro [...]”, como na assunção cumulativa¹⁶⁹. Outrossim, uma vez que assumiu a dívida do segurado “[...] na relação de seguro a seguradora pode defender-se perante o terceiro com meios derivados da relação segurado-terceiro”.

Configura-se, dessa maneira, o seguro de automóvel como um genuíno contrato a favor de terceiro¹⁷⁰, embora este seja, no momento da realização do negócio jurídico, um sujeito

¹⁶⁴ Assim: “No caso de a pessoa responsável (seja o detentor, seja o condutor do veículo) ter feito com uma companhia de seguradora um contrato de seguro para cobertura da sua responsabilidade civil em face de terceiro, terá a pessoa segurada o direito de exigir que a seguradora assuma, dentro do âmbito do contrato, a obrigação de indemnizar em que ela venha a ser condenada.” - VARELA, João de Matos Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral Volume I**. p. 666.

¹⁶⁵ O art. 444.º, n.º. 2, do CC: “...reconhece ao promissário o direito de exigir do promitente o cumprimento da promessa, a não ser que outra tenha sido a vontade dos contraentes.” - CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 141.

¹⁶⁶ CAMPOS, Diogo Leite de (2011) – **As Relações de Associação: O Direito Sem Direitos**. p. 101.

¹⁶⁷ Logo: “Julgo que o contrato deve ser um instrumento do bem comum tendo como fundamento a justiça e não a vontade enquanto tal. Só se podem criar figuras contratuais fundadas na antropologia, na ética, nos valores sociais, etc; e sancionadas pela lei. Note-se que a autonomia contratual está hoje delimitada, aprofundada, “domesticada” por institutos diversos.” - CAMPOS, Diogo Leite de (2011) – **As Relações de Associação: O Direito Sem Direitos**. p. 86.

¹⁶⁸ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 89, 102, 149-153.

¹⁶⁹ Vide: “O contrato de assunção (cumulativa) de dívida também pode ser celebrado, no uso da liberdade contratual, entre originário e novo devedor, cumulando-se as obrigações de ambos na satisfação do direito do credor [...]” - CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 127.

¹⁷⁰ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 156.

indeterminado que passará a exercer seus direitos de beneficiário após a ocorrência de sinistro¹⁷¹ que lhe envolva. Verifica-se a sua adesão, no momento em que intenta o ressarcimento do dano, como lhe faculta o art.º 447º, n.º 3 do CC. Até esse momento, o segurado tem o direito de resolver o contrato. Essa faculdade cessa após o aceite do terceiro, muito embora, nos moldes do art.º 444º do CC, a promessa¹⁷² possa ser realizada sem o seu aceite.

Nos contratos de seguro, a seguradora, responsabilizar-se-á pela indemnização até o “[...] limite do valor convencionado [...]”¹⁷³, entretanto, tem direito de regresso em face do segurado ou de terceiros que tenham cooperado dolosamente para a ocorrência do dano. Além do mais, por meio do prêmio a ser suportado pelo promissário, a promitente busca o equilíbrio entre o preço do seguro e o risco. Quanto maior o risco, maior o prêmio. Assim, o prêmio funciona como um incentivo à precaução de acidentes. Quando estes não ocorrem, o contratante recebe desconto¹⁷⁴ no preço do contrato, além de não precisar arcar com a franquia¹⁷⁵ de uso do benefício objeto da transação¹⁷⁶.

Destarte, Margarida Rego, ensina: “[...] há uma atribuição do tomador ao segurador, pelo que podemos concluir que o contrato de seguro é, em todas as suas modalidades, necessariamente, um contrato oneroso”¹⁷⁷. Essa onerosidade acaba por contribuir para com a

¹⁷¹ Ver: “O sinistro – quando acontecer – será assim um facto jurídico, um “evento” que o direito considera relevante e a que, por isso, associa determinados efeitos. É a realidade apta a, integrando uma previsão normativa, desencadear a sua estatuição. É o contrato que o transforma em “sinistro”.” - REGO, Margarida Lima, (coord.) (2016) – **Temas de Direito dos Seguros**. p. 21.

¹⁷² Então: “O beneficiário adquire o direito por mero efeito do contrato [...]. É o que resulta do art. 444º do Código Civil, ao estatuir que o terceiro a favor de quem for convencionada a promessa adquire direito à prestação independentemente de aceitação. A sua aquisição é mesmo independente do conhecimento da celebração do contrato. [...] A adesão [do beneficiário] faz-se mediante declaração tanto ao promissário como ao promitente (art. 447º, 3). Não necessita de assumir carácter formal, podendo ser tácita: o terceiro exige o cumprimento. Pode verificar-se em qualquer altura.” - CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 134, 143.

¹⁷³ Assim: “No seguro da responsabilidade civil proveniente de acidentes de viação, abreviadamente designado por seguro de responsabilidade civil automóvel, o sinistro coberto pelo seguro é a obrigação de indemnização que, por virtude do acidente, recaia sobre o segurado, até ao limite do valor convencionado.” - VARELA, João de Matos Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral Volume I**. p. 708.

¹⁷⁴ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. p. 154.

¹⁷⁵ Logo: “[...] no caso de acidentes que ocasionam danos materiais de montantes relativamente baixos ou feridos ligeiros, muitos causantes preferem assumir diretamente o custo em vez de dar parte à seguradoras devido aos efeitos negativos que daí poderiam advir sobre os prémios de seguro e também porque os contratos de seguro obrigam ao pagamento de uma franquia em caso de acidente.” - DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 189.

¹⁷⁶ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. pp. 30-31.

¹⁷⁷ REGO, Margarida Lima, (coord.) (2016) – **Temas de Direito dos Seguros**. p. 20.

busca de maior segurança no tráfego. Diogo Campos observa que os acidentes automobilísticos, com vítimas fatais, são em parte causados “[...] *por mera negligência [...] O reforço da indenização levará os autores dos danos a tentar preveni-los*”¹⁷⁸. Arlindo Donário lembra: “*O causante é considerado negligente quando provoca um risco não razoável para outra pessoa, que poderia e deveria ser evitado.*”¹⁷⁹

Com efeito, funcionando o sistema, sobressai-se a utilidade do seguro para a proteção de todos os interessados, tanto o segurado, que obtém a proteção do seu patrimônio, quanto a seguradora, que mantém o sucesso do negócio a que se propõe e o terceiro lesado que vê remediado o seu prejuízo material. Tais vantagens, alcançam, ainda, a sociedade pela resolução pacífica dos conflitos que possam decorrer dos acidentes rodoviários.

No Brasil, o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre – DPVAT – fora criado pela Lei n.º 6.194, de 19/12/1974. A doutrina e a jurisprudência definem a natureza jurídica do DPVAT como um seguro de cunho sobretudo social¹⁸⁰. Dessa forma, a inadimplência do segurado ou a inexistência do contrato não obstam a indenização do dano. Esta, é realizada dentro dos valores de referência da Lei que instituiu o seguro.

Nesse sentido, o Relator Ricardo Cueva, do STJ, afirmou que o seguro em tela tem “...*cunho eminentemente social [...] independentemente de culpa ou da identificação do causador do dano.*”¹⁸¹ Destarte, a vítima do sinistro terá reparação nos moldes, limites e condições determinados/tabelados pela Lei supracitada.

¹⁷⁸ CAMPOS, Diogo Leite de (2004) – **Nós: Estudos Sobre o Direito das Pessoas**. p. 370.

¹⁷⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 154.

¹⁸⁰ Na mesma senda: “O seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, é seguro com propósito eminentemente social, operando como que uma estipulação em favor de terceiro.” - SALOMÃO, Luis Felipe, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1674154/PR.

¹⁸¹ Vide: “AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO DPVAT. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. REQUISITOS. ACIDENTE DE TRÂNSITO, DANO PESSOAL E NEXO CAUSAL. TRATOR. CAUSA DETERMINANTE NO INFORTÚNIO. PARTICIPAÇÃO ATIVA. INVALIDEZ PERMANENTE. CARACTERIZAÇÃO. 1. O seguro DPVAT possui a natureza de seguro obrigatório de responsabilidade civil, de cunho eminentemente social, criado pela Lei nº 6.197/1974 para indenizar os beneficiários ou as vítimas de acidentes, incluído o responsável pelo infortúnio, envolvendo veículo automotor terrestre (urbano, rodoviário e agrícola) ou a carga transportada, e que sofreram dano pessoal, independentemente de culpa ou da identificação do causador do dano. 2. Se o veículo de via terrestre, em funcionamento, teve participação ativa no acidente, a provocar danos pessoais graves em usuário, não consistindo em mera concausa passiva, existe a hipótese de incidência do seguro DPVAT. No caso, o trator foi a razão determinante da invalidez permanente do autor, sendo evidente a relação de causalidade (nexo causal). 3. Agravo interno não provido.” -

Torres afirma que o DPVAT faz parte do rol dos seguros obrigatórios, legalmente instituídos no Brasil, mas que apesar de sua compulsoriedade não deve ser confundido com um instituto tributário¹⁸².

No momento, o País passa por um período de transição em relação à utilização dessa modalidade de seguro. A Medida Provisória n.º 904, de 11 de Novembro de 2019, determinou a extinção do modelo atual do seguro obrigatório em 31/12/2019. O assunto terá foco na parte 3.4 da presente peça.

Nos pontos a seguir, a especificação dos sistemas de seguro obrigatório em Portugal e no Brasil.

3.3. A atividade rodoviária e o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em Portugal

O Código da Estrada, de Portugal, DL n.º 114/94, de 03 de Maio¹⁸³, tem aplicação nas vias controladas pelo Estado, pelas Regiões Autônomas e Autarquias locais, ou seja, em todo o trânsito com acesso público (art.º 2º do CE). O dispositivo traz em seu bojo a preocupação com as questões da segurança no trânsito. Em seu art.º 3º deixa claro que todos devem primar pelo total desembaraço do funcionamento rodoviário, abstendo-se de actos que ponham em risco a segurança dos utilizadores das vias públicas, principalmente os usuários em situação de vulnerabilidade, conforme a definição do art.º 1º, q) do CE¹⁸⁴.

Nova advertência, no art.º 11º do CE, acerca da segurança na atividade rodoviária e da necessidade de total abstenção de atitudes prejudiciais ao exercício da condução veicular segura e responsável. Entre as práticas perigosas, que o Código pretende evitar, encontra-se o emprego

CUEVA, Ricardo Villas Bôas, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt no REsp. n.º 1575062/MT. Julgado em 15/09/2016.

¹⁸² TORRES, Heleno Taveira (2016) – DPVAT é seguro compulsório, e não uma espécie de tributo. **Consultor Jurídico - ConJur**.

¹⁸³ Vigésima terceira atualização, pelo DL n.º 2/2020, de 14/01. Diário da República, 1.ª série - N.º 09/2020 - 14 de janeiro de 2020. pp. 04–12.

¹⁸⁴ Assim: “«Utilizadores vulneráveis» - peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência.” - Código da Estrada – DL n.º 114/94, de 03 de Maio. (Atualização - DL n.º 2/2020, de 14/01).

da velocidade superior à permitida e/ou a adequada para o desenvolvimento da operação condutora nas condições do momento em que ocorre o transporte.¹⁸⁵

Dessarte, as regras especiais de segurança, previstas no art.º 81º do CE, proíbem a condução sob o efeito da influência de álcool e/ou de substâncias psicotrópicas. A circunstância pode ser aferida/comprovada por meio de pesquisa do ar expirado e excepcionalmente por exame que demonstra a taxa do elemento no sangue [TAS], observando-se os parâmetros do citado artigo, como também os artigos 152º e o 153º do CE.¹⁸⁶

A condução de veículo sob a influência de substância capaz de alterar os reflexos do condutor aumenta o perigo da atividade, que por sua essência já é considerada de risco, tornando-se, pela referida circunstância, uma ameaça à segurança de todas as categorias de usuários das vias. A questão é de tanta gravidade que diante da ocorrência de um sinistro motivado, total ou parcialmente, por estado de alcoolemia ou efeito de substância química, a

185 Vide: “Artigo 24º 1 - O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.” - Código da Estrada – DL n.º 114/94, de 03 de Maio. (Atualização - DL n.º 2/2020, de 14/01).

186 Para elucidação, acerca do assunto de tanta relevância, segue a jurisprudência portuguesa: i) “Crime de desobediência. Recusa de teste de alcoolemia. Ordem da autoridade policial. Atendo o disposto no artº 152º nº 1 al. a) e nº3 CE, comete o crime de desobediência do artº 348º1 a) CP o condutor que tendo-lhe sido transmitida uma ordem da autoridade de fiscalização rodoviária para se submeter às provas de detecção de álcool se recusa a tal, sem necessidade de tal ordem ser acompanhada de qualquer cominação relativa ao seu não cumprimento.” – SOUSA, Maria Dolores da Silva, relat. – Acórdão do Tribunal da Relação de Porto, de 09 de Maio de 2018, Rec. Penal n.º 173/17.3GFPRT.P1; ii) “Exame de pesquisa de álcool no sangue. Contraprova. Exame de sangue. I - Não tendo o arguido exercido o seu direito de requerer, no prazo de 15 minutos, a contraprova do exame de pesquisa de álcool no sangue, nos termos do artº 3º, nº 1 do Dec.Reg. nº 24/98, de 30/10, é lícito que lhe seja recusada a realização dessa contraprova, em momento posterior. II - A realização de colheita e exame de sangue para determinação do estado de influenciado pelo álcool, a que se reportam os artºs 6º, nº 1 daquele Dec.Reg., em conjugação com os nºs 3 e 4 desse diploma e artº 159º do Código da estrada, só tem aplicação quando a pesquisa é realizada em consequência de acidente ou, quando na sequência de fiscalização, se o examinado declarar que, por motivos de saúde não pode ser submetido a teste de álcool pelo método do ar expirado ou se o sopro de ar expirado, por insuficiente, não permitir a realização do exame por este método. III - Não se verificando estes condicionalismos não foram violados os direitos de defesa do arguido e é válido o resultado do exame realizado.” – MACHADO, Maria José, retat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 24 de Setembro de 2008, 3ª Secção, Processo 5352/08.

jurisprudência portuguesa admite a realização de exame de sangue, independente do seu consentimento oral¹⁸⁷ ou documental¹⁸⁸.

No artigo 82º do CE é observada a obrigatoriedade do uso do cinto e demais equipamentos de segurança, para o condutor e os passageiros transportados no veículo.

O art.º 85º do CE, enumera os documentos obrigatórios que os condutores de veículos devem portar, de forma que estejam devidamente identificados numa eventual ocorrência de sinistro, fornecendo os dados necessários à responsabilização e ressarcimento do prejuízo, segundo o art.º 89º, n.º 1 do CE. O n.º 2, do citado artigo, prevê a necessidade do condutor aguardar a presença de agente de autoridade se do acidente resultarem mortos ou feridos.¹⁸⁹

¹⁸⁷ Eis o entendimento jurisprudencial acerca do ponto: i) “...COLHEITA DE SANGUE. EXAME PERICIAL À TAXA DE ÁLCOOL. INEXIGÊNCIA DE CONSENTIMENTO DO ARGUIDO. MEIO DE OBTENÇÃO DE PROVA VÁLIDO. [...] Votação: UNANIMIDADE. Decisão: NEGADO PROVIMENTO. Sumário: I) O exame de sangue é a via excecional de recolha de prova admitida na lei para detecção de álcool, apenas admissível em casos expressamente tipificados, designadamente quando o estado de saúde não permite o exame por ar expirado ou esse exame não for possível. II) Em momento algum a lei impõe ou exige o consentimento expresso do visado para a recolha de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influenciado pelo álcool, pelo que, nesta matéria, se encontram apenas excluídos os exames coercivos, aos quais o titular do interesse manifestou oposição, através de recusa em sujeitar-se ao exame. III) As circunstâncias de onde decorre a validade de um meio de prova, se bem que tenham que emanar dos autos, não têm que ser alegadas na acusação nem de constar do elenco dos factos que, a final, são dados como provados e não provados na sentença. Decisão Texto Integral: Acordam, em conferência, no Tribunal da Relação de Guimarães.” – FURTADO, Fátima, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 05 de Junho de 2017, Secção Penal, Processo 70/16.0PTBRG.G1; ii) “Intervenção em acidente de viação. Colheita de amostra de sangue. Desnecessidade de consentimento. I. Tendo o arguido sido interveniente num acidente de viação do qual resultaram ferimentos que o impediam de realizar o teste qualitativo ao ar expirado, e tendo sido conduzido ao hospital onde se procedeu à colheita de amostra de sangue para apuramento da respectiva taxa de álcool, esta colheita, exigível sem necessidade de prévio consentimento (sob pena de prática de um crime de desobediência em caso de recusa), não constitui qualquer ofensa à integridade física passível de acarretar a nulidade absoluta da prova assim obtida, por violação do nº1 do artº126º do CPP. II. Assim, a colheita de amostra de sangue ao arguido para realização do exame a que se refere o nº2 do artº 156º do Código da Estrada, sem ele a haver expressamente autorizado, não gera nulidade da prova por esse meio obtida e quando o arguido não autoriza a realização do exame, por a sua condição física não o permitir, a recolha de sangue efectuada não viola os seus direitos de personalidade.” - RAPOSO, Jorge, relat. – Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 13 de Julho de 2011, 3ª Secção, Processo 395/05.0PTLRS.L1.

¹⁸⁸ Na senda: “ACIDENTE DE VIAÇÃO. CONDUÇÃO SOB O EFEITO DO ÁLCOOL. EXAME DE PESQUISA DE ÁLCOOL. IMPOSSIBILIDADE. COLHEITA DE AMOSTRA DE SANGUE. [...] I - O exame de sangue com vista à realização de perícia à taxa de álcool, é a via excecional para a recolha de prova admitida na lei para tal efeito, sendo apenas admissível nos casos expressamente tipificados, designadamente quando o estado de saúde não permite o exame por ar expirado ou esse exame não for possível. II - A lei não impõe nem exige o consentimento expresso do visado para essa colheita de sangue, quando o estado de saúde não permite o exame por ar expirado ou esse exame não for possível. [...] IV – A assinatura de uma testemunha no impresso do modelo anexo I a que alude a alínea a) do artigo 9º da referida Portaria, tem lugar no caso do “examinado não assinar” por não o poder fazer e não quando se recusa a fazê-lo, como aconteceu *in casu*. Ainda que assim não se entenda, a omissão de tal assinatura no referido impresso é supérfluo pela audição em julgamento do militar da GNR que acompanhou o réu em todo o procedimento e assistiu à colheita de sangue. [...] IV – DECISÃO Pelo exposto, acordam os Juizes desta Relação em julgar improcedente a apelação, confirmando a sentença recorrida. Custas pelo recorrente.” – BARGADO, Manuel, relat. – Acórdão do Tribunal da Relação de Évora, de 14 de Março de 2019, Processo 395/05.0PTLRS.L1.

¹⁸⁹ Vide: “Artigo 89º Identificação em caso de acidente 1 - O condutor interveniente em acidente deve fornecer aos restantes intervenientes a sua identificação, a do proprietário do veículo e a da seguradora, bem como o número

Não obstante a legislação rodoviária e toda a previsão para o funcionamento seguro da atividade condutora, com regras, proibições e punições para os casos de desrespeito legal, os indesejáveis sinistros acontecem. Sendo a condução viária uma atividade de risco, pressupõe a existência de um sistema eficiente de reparação dos possíveis danos decorrentes do seu desenvolvimento. É o seguro de veículos motorizados.

Em Portugal, a atividade seguradora geral é regulada e supervisionada pela ASF – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões¹⁹⁰. Ente que tem autoridade nacional para a regulação e a supervisão do funcionamento dos seguros, no País, com o objetivo do primado da atividade na área de seguros de todos os tipos. A Autoridade visa a proteção das vítimas dos sinistros, dos usuários dos seguros e do bom desempenho das empresas seguradoras.

O enquadramento jurídico da atividade seguradora e resseguradora é feito pela Lei n.º 174/ 2015, de 09 de Setembro. O regime jurídico do contrato de seguro é disciplinado pelo DL n.º 72/2008, de 16 de Abril, com alteração pela Lei enquadadora, já referenciada.¹⁹¹

Como já fora dito, a atividade de condução veicular exige a posse de seguro garantidor do risco de sinistralidade. O sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – SORCA – é formado pelo Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel e pelo Fundo de Garantia Automóvel – FGA¹⁹². O referido seguro é previsto pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

da apólice, exibindo, quando solicitado, os documentos comprovativos. 2 - Se do acidente resultarem mortos ou feridos, o condutor deve aguardar, no local, a chegada de agente de autoridade.” - Código da Estrada – DL n.º 114/94, de 03 de Maio. (Atualização - DL n.º 2/2020, de 14/01).

¹⁹⁰ Eis a própria definição da ASF: “A Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF) é a autoridade nacional responsável pela regulação e supervisão, quer prudencial, quer comportamental, da atividade seguradora, resseguradora, dos fundos de pensões e respetivas entidades gestoras e da mediação de seguros. [...] A ASF tem por missão assegurar o bom funcionamento do mercado segurador e fundos de pensões em Portugal, de forma a contribuir para a garantia da proteção dos tomadores de seguro, pessoas seguras, participantes e beneficiários. Esta missão é assegurada através da promoção da estabilidade e solidez financeira de todas as instituições sob a sua supervisão, bem como da garantia da manutenção de elevados padrões de conduta por parte dos operadores. [...] A ASF rege-se por um conjunto de valores que orientam a definição e implementação das suas estratégias e políticas, nomeadamente: - O primado do interesse público; - A defesa do interesse dos consumidores de seguros e de fundos de pensões; - A atuação independente e responsável; - A integridade, consistência e transparência na ação; - O funcionamento eficaz, eficiente e socialmente responsável”. ASF/AUTORIDADE DE SUPERVISÃO DE SEGUROS E FUNDOS DE PENSÕES.

¹⁹¹ Lei n.º 174/2015, de 09 de Setembro. Diário da República, 1.ª série — N.º 176 — 9 de setembro de 2015.

¹⁹² Este realiza a cobertura nos casos de não identificação do veículo causador do dano ou da sua falta de seguro obrigatório.

A lei, supracitada, reconhece a relevância do FGA para o alcance da proteção do prejudicado e a “[...] *eficácia do controlo do cumprimento da obrigação de segurar [...]*”, funcionando como o “[...] *último recurso para o ressarcimento das vítimas da circulação automóvel [...]*”.¹⁹³

O seguro obrigatório automóvel¹⁹⁴ é fundamental para a garantia do ressarcimento dos prejuízos causados ao lesado. Ele tem o direito de ser indemnizado pelos danos suportados em razão do acidente causado pelo lesante. Ainda que este não tenha condições financeiras para arcar com a reparação do dano, não possua o devido seguro, ou não tenha sido identificado, a vítima não poderá ficar prejudicada. Dessa forma, entra em cena o sistema SORCA e o FGA, para a cobertura dos riscos na área da responsabilidade civil de veículos terrestres a motor.

Segundo o art.º 30º, do DL n.º 291/2007, em Portugal, os veículos segurados devem exibir, em local bem visível, da parte de fora do automóvel, um dístico (adesivo) contendo as informações principais do seguro veicular. O referido dístico precisa informar de forma clara o nome da empresa seguradora, o número da apólice do seguro, a matrícula do automóvel e a data de validade do seguro.¹⁹⁵

Destarte, a providência supra referida permite que em eventual sinistro os dados necessários ao acionamento do seguro de proteção ao terceiro prejudicado, estejam acessíveis ao lesado. A prática permite a facilitação da busca do ressarcimento dos prejuízos, contribuindo para a eficácia dos meios de proteção e o cumprimento da obrigação.

Além do dígito, para a circulação do veículo, em território europeu, faz-se necessária a apresentação da “*carta verde*” – certificado internacional de seguro¹⁹⁶. O documento é comprobatório da existência do seguro com validade e eficácia em Portugal.

Conforme o art.º 498º, do Código Civil Português, o prazo prescricional para a ação que objetiva a reparação dos prejuízos advindos dos sinistros rodoviários é de três anos. O mesmo prazo é reservado ao direito de regresso das indemnizações pagas pelo FGA (art.º 54º, do DL n.º 291/2007).

¹⁹³ Decreto-Lei n.º 291/2007. **Diário da República**, 1.ª série – N.º 160 - 21 de Agosto de 2007. p. 5487.

¹⁹⁴ A cobertura do seguro obrigatório é direcionada ao “... pagamento de indemnizações por danos corporais, causados a terceiros e a pessoas transportadas, com exceção do condutor do veículo.” - NASCIMENTO, Esmeralda; TRABULO, Márcia (2016) – **Formulários BDJUR: Responsabilidade Estradal**. p. 16.

¹⁹⁵ Decreto-Lei n.º 291/2007. **Diário da República**, 1.ª série – N.º 160 - 21 de Agosto de 2007. p. 5493.

¹⁹⁶ Cfr. artigos 10º, 28º, 29º, 32º, do Decreto-Lei n.º 291/2007. **Diário da República**, 1.ª série – N.º 160 - 21 de Agosto de 2007.

A Directiva 2009/103/CE, consolidou todas as Directivas Automóvel, reafirmando a importância do seguro de responsabilidade civil automóvel, alargando a proteção às vítimas, facilitando a interpretação legal, reforçando as determinações da cobertura e a obrigatoriedade do seguro da atividade rodoviária.¹⁹⁷

Assim, Portugal vem seguindo as orientações da Comunidade Europeia, além de possuir vasta legislação acerca da segurança da circulação viária.

3.4. O trânsito e o seguro obrigatório de responsabilidade automóvel no Brasil – A Medida Provisória nº 904, de 11 de Novembro de 2019

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23/09/1997, em seu art.º 1º, § 2º dispõe que a segurança no trânsito é um direito de todas as pessoas e um dever dos órgãos e das entidades que formam o Sistema Nacional de Trânsito. Dele fazem parte, segundo o art.º 7º, dentre outros, o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito; os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN; e o CONTRANDIFE - Conselho de Trânsito do Distrito Federal. Eles possuem a função de coordenação, normatização e consulta. Compõem o sistema, ainda, as Juntas Administrativas de Recursos de Infração – JARI, a PRF – Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Militares estaduais e do DF e os órgãos executivos rodoviários (União, Estados, DF e Municípios).

O art.º 27, o CTB, prevê a obrigação que o condutor tem de manter o veículo em boas condições de uso e segurança, portando todos os equipamentos obrigatórios. O art.º 28 determina que o motorista, deve: “[...] *ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito*”. O dever de cuidado¹⁹⁸ é uma exigência, do

¹⁹⁷ Logo: “[...] O seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (seguro automóvel) assume especial importância para os cidadãos europeus na qualidade de tomadores de seguros ou vítimas de um acidente. Representa igualmente uma preocupação significativa para as empresas de seguros, uma vez que constitui uma parte importante do seguro não-vida na Comunidade. O seguro automóvel tem igualmente repercussões sobre a livre circulação das pessoas e veículos. Assim sendo, reforçar e consolidar o mercado interno do seguro automóvel na Comunidade deverá constituir um objectivo importante da intervenção comunitária no domínio dos serviços financeiros. [...]”. DIRECTIVA 2009/103/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, de 16 de Setembro de 2009. p. 11.

¹⁹⁸ Como se pode ver: “RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAL E ESTÉTICO. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚM. 284/STF. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. AUSÊNCIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO DE CICLISTA POR CAMINHÃO. INOBSERVÂNCIA DO DEVER DE CUIDADO EXIGIDO PELA LEGISLAÇÃO. IMPRUDÊNCIA DO CAMINHONEIRO CONFIGURADA. JULGAMENTO: CPC/15. 1. Ação de indenização por danos materiais e compensação por danos moral e estético ajuizada em 09/12/2014, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 27/02/2018 e distribuído ao gabinete em 08/08/2018. 2. O propósito recursal é decidir sobre a negativa de prestação jurisdicional, bem como sobre a responsabilidade civil pelo atropelamento de ciclista, que lhe causou a amputação de uma das pernas. 3. Devidamente analisadas e discutidas as questões de mérito, estando suficientemente

Código de Trânsito, para todos os usuários das vias públicas. O art.º 74 enfoca a obrigatoriedade prioritária da promoção da educação no trânsito, pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

À despeito de toda a legislação do tráfego, das previsões para o seu desenvolvimento seguro, as proibições e punições para o seu desrespeito, os acidentes acontecem e são até previstos para os casos de atividades de risco, como é a rodoviária. Dessa forma, há que se ter um sistema de reparação dos prejuízos advindos do funcionamento do trânsito. É o seguro de veículos.

O Código Civil Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10/01/2002, no art.º 927¹⁹⁹ (que remete aos artigos 186 e 187) trata da questão dos danos causados a outrem, em meio às atividades da vida em sociedade, e do dever de repará-los. Para tanto, o citado Caderno de Leis aborda o seguro

fundamentado o acórdão recorrido, de modo a esgotar a prestação jurisdicional, não se vislumbra a alegada violação do art. 1.022, II, do CPC/15. 4. O art. 29 do CTB, ao elencar as normas a serem observadas por todos os condutores na circulação de veículos, determina, em seu § 2º, que, "os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres". E, no que tange especificamente à circulação de bicicletas, o art. 58 reforça a ideia de preferência destas sobre os veículos automotores, nas vias em que não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou ainda quando não for possível a utilização desses. 5. A hierarquia a ser observada pelos condutores dos veículos que trafegam nas vias terrestres, da qual se extrai a regra, aplicável à espécie, de que o caminhão é responsável pela segurança da bicicleta, não afasta o dever, tanto do caminhoneiro como do ciclista, de observar as regras de circulação e conduta no trânsito. 6. A bicicleta, assim como o caminhão, é considerada pelo CTB como veículo, e, dessa forma, respeitadas as peculiaridades contidas na legislação e ressalvadas as limitações eventualmente impostas pela autoridade competente, tem direito o ciclista, tanto quanto o caminhoneiro, de transitar nas vias terrestres, em condições seguras. 7. A ausência de espaço próprio para o fluxo de bicicletas não é tida pelo CTB como circunstância proibitiva ou inibitória de sua circulação na via. 8. A legislação de trânsito exige daquele que deseja realizar uma manobra que se certifique de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade, e que, durante a mudança de direção, o condutor ceda passagem aos pedestres e ciclistas, respeitadas as normas de preferência de passagem. 9. Hipótese em que a análise do contexto delineado no acórdão, segundo as regras estabelecidas pelo CTB, permite deduzir que o caminhoneiro agiu de maneira imprudente, violando o seu dever de cuidado na realização de conversão à direita, ao se deslocar antes para a esquerda, abrindo a curva, sem observar a presença da bicicleta, vindo, assim, a colher o ciclista com a parte dianteira esquerda do caminhão. 10. Recurso especial conhecido e provido." - ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1761956/SP. Julgado em 12/02/2019.

¹⁹⁹ Art. 927: "Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem." – ("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. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim Económico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes."). - **Código Civil** Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10/01/2002.

nos artigos 757 a 788. Especificamente, o seguro de responsabilidade civil encontra-se contemplado nos artigos 787²⁰⁰ e 788²⁰¹.

O controle da atividade seguradora, no Brasil, estava sob a responsabilidade do Ministério da Fazenda, até o começo de 2019, quando foi editada a Medida Provisória n.º 870, de 1º de Janeiro de 2019, convertida na Lei n.º 13.844, de 18 de Junho de 2019, por meio da qual foi criado o Ministério da Economia, que integrou as atividades daquele à sua competência.

Subordinado ao ME está o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP²⁰², órgão colegiado que dirige o mercado de seguros. O CNSP é responsável pela definição das normas e diretrizes de funcionamento da área. A atividade, em foco, é, segundo o art.º 53, Resolução CNSP n.º 332/2015²⁰³, fiscalizada e controlada pela SUSEP – Superintendência de Seguros Privados, que foi criada pelo Decreto-lei n.º 73, de 21/11/1966²⁰⁴.

O Brasil passa, atualmente, por um período de transição em relação à utilização de seguro obrigatório. O DPVAT – Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de via Terrestre foi instituído pela Lei n.º 6.194, de 19/12/1974.

Recentemente, a Lei supracitada foi revogada pela Medida Provisória n.º 904, de 11 de Novembro de 2019²⁰⁵. Essa espécie legal possui previsão no art.º 62 da CF/88²⁰⁶, sendo adotada pelo Presidente da República em casos relevantes e urgentes, tendo força de lei, mas sujeita à imediata submissão ao Congresso Nacional.

Para que se mantenha a eficácia da Medida Provisória, faz-se necessária sua conversão em lei, por meio de decreto legislativo, que deve ser feito no prazo de 60 dias (prorrogável por igual período). Caso seja perdido o prazo, ou a medida seja rejeitada, perde-se a sua eficácia, mas são mantidas as relações jurídicas dela oriundas.

²⁰⁰ Art. 787: “No seguro de responsabilidade civil, o segurador garante o pagamento de perdas e danos devidos pelo segurado a terceiro.” - **Código Civil** Brasileiro, Lei n.º 10.406, de 10/01/2002.

²⁰¹ Art. 788: “Nos seguros de responsabilidade legalmente obrigatórios, a indenização por sinistro será paga pelo segurador diretamente ao terceiro prejudicado.” - **Código Civil** Brasileiro, Lei n.º 10.406, de 10/01/2002.

²⁰² Regulamentação pelo Decreto n.º 60.459, de 13/03/1967.

²⁰³ RESOLUÇÃO do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, n.º 332, de 09/12/2015.

²⁰⁴ DECRETO-LEI N.º 73, de 21 de Novembro de 1966.

²⁰⁵ Cfr. Anexo E, ao final desta peça.

²⁰⁶ Cfr. Art.º 62, §§ 1º a 12, da CRFB/1988.

A matéria encontra-se sob o crivo do Congresso Nacional. No entanto, em 20/12/2019, o Supremo Tribunal Federal – STF – suspendeu a eficácia da MP 904/2019, por meio de liminar deferida na ADI – Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 6262.

Logo, o momento é de expectativa e incerteza quanto ao destino definitivo do instituto.

Ainda assim, faz-se necessária uma explanação acerca do funcionamento do DPVAT, tendo em vista o cenário provisório, a possibilidade de manutenção do seguro (caso derrubada a medida) ou mesmo para que se entenda a forma de ressarcimento dos prejuízos ocorridos até 31 de Dezembro de 2019, que serão saldados nos anos subsequentes, conforme previsão expressa da Medida.

Nesta feita, tem-se que o seguro obrigatório, no Brasil, foi previsto de forma diferente do seguro obrigatório português, uma vez que, este permite a indenização por danos patrimoniais e não patrimoniais, em valores diferenciados, levando-se em conta cada caso. Aquele, o DPVAT, é restrito a valores predeterminados e relacionados ao tipo de dano, conforme o art.º 3º, da norma²⁰⁷.

Destarte, no DPVAT são atribuídos à morte R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), à incapacidade permanente total ou parcial até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) e às despesas médicas, devidamente comprovadas, até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), por cada vítima de acidente de trânsito. Para o seu custeio, a legislação determinou pagamento de prêmio²⁰⁸, fixado anualmente, suportado pelos segurados (proprietários dos veículos).

A lei do DPVAT possui, em anexo, uma tabela de danos com especificação dos respectivos percentuais de indenização²⁰⁹, de acordo com os tipos e a graduação da

²⁰⁷ Art. 3º: “Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º desta Lei compreendem as indenizações por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares, nos valores e conforme as regras que se seguem, por pessoa vitimada: I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte; II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.” - Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. DPVAT.

²⁰⁸ Assim: “O prêmio é destinado ao custeio das indenizações securitárias e das despesas relacionadas à consecução desse fim. Do valor total do prêmio pago pelos proprietários de veículos automotores, do seguro DPVAT, 45% são destinados ao SUS, administrado pelo governo federal, para custeio do atendimento médico-hospitalar das vítimas de acidentes de trânsito, por força do disposto nas leis 8.212/91 e 9.503/97. E 5% do valor dos prêmios arrecadados são destinados ao órgão nacional de trânsito (Denatran) para aplicação em programas e ações educativas para prevenção de acidentes de trânsito, conforme disposto na Lei 9.503/97. Os outros 50% são destinados à gestão e operacionalização do seguro DPVAT.” - TORRES, Heleno Taveira – DPVAT é seguro compulsório, e não uma espécie de tributo. Consultor Jurídico - ConJur.

²⁰⁹ Logo: “Nos termos da Súmula 474/STJ, “A indenização do seguro DPVAT, em caso de invalidez parcial permanente do beneficiário, será paga de forma proporcional ao grau da invalidez.” - ARAÚJO, Raul, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1402598/RS. Julgado em 23/04/2019.

incapacidade afeta ao lesado²¹⁰ (art.º 6º, Res. CNSP n.º 332/2015). Em caso de invalidez permanente ou morte posterior ao acidente, os sucessores possuem legitimidade para a propositura da ação de indenização do DPVAT²¹¹.

Segundo a Resolução n.º 332, de 09/12/2015²¹², do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP (com alterações, mais recentes, pela Resolução CNSP n.º 371 de 13/12/2018), o DPVAT é operacionalizado por um Consórcio de empresas seguradoras, administrado por uma seguradora líder (art.º 41, da Res. CNSP n.º 332/2015). Conforme a jurisprudência Pátria, as seguradoras possuem responsabilidade solidária pelo pagamento da indenização prevista para o caso, permitindo que o usuário busque o cumprimento do seu direito em qualquer uma delas²¹³. Esse direito é personalíssimo, não admitindo a cessão de direitos²¹⁴ do DAMS - Despesas de Assistência Médica e Suplementares (§ 1º, do art.º 2º e § 5º, do art.º 6º, da Res. CNSP n.º 332/2015).

No caso de morte, a indenização far-se-á nos termos do Código Civil, vigente no Brasil (art.º 5º, da Res. CNSP n.º 332/2015). Se o veículo causador do acidente não for identificado, o consórcio fará a indenização, assistindo à seguradora pagadora o direito de

²¹⁰ O artigo 3.º, supracitado, possui uma tabela, anexa, incluída pela Lei nº 11.945, de 2009, que contém a produção de efeitos da referida Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, DPVAT, com mensuração do valor indenizatório dependente do percentual/grau de incapacidade parcial permanente. A dita tabela encontra-se no Anexo A desta peça.

²¹¹ Na senda: “AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA DO SEGURO DPVAT. INVALIDEZ PERMANENTE DECORRENTE DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. MORTE POSTERIOR. DIREITO PATRIMONIAL. LEGITIMIDADE DOS SUCESSORES PARA AJUIZAMENTO DA AÇÃO INDENIZATÓRIA. POSSIBILIDADE. 1. Ação de Cobrança do Seguro DPVAT. 2. Os sucessores de vítima de acidente de trânsito, em que restou configurada a invalidez permanente, são partes legítimas para propor ação de indenização de seguro DPVAT, por constituir o valor da indenização herança a ser transmitida a seus herdeiros. 3. Agravo interno não provido.” - ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt. no REsp. nº 1633207/MG. Julgado em 15/10/2018. DJe 17/10/2018.

²¹² Cfr. Res. CNSP 332/15. <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=36999>.

²¹³ No mesmo sentido: “[...]. SEGURO OBRIGATÓRIO. DPVAT. [...]. INDEMNIZAÇÃO. [...]. SOLIDARIEDADE EXISTENTE ENTRE AS SEGURADORAS. [...]. 5. Noutro ponto, a jurisprudência deste Tribunal já afirmou que as seguradoras integrantes do consórcio do Seguro DPVAT são solidariamente responsáveis pelo pagamento das indenizações securitárias, podendo o beneficiário cobrar o que é devido de qualquer uma delas (REsp 1.108.715/PR, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 15/5/2012, DJe 28/5/2012). 6. Recurso especial provido.” - SALOMÃO, Luis Felipe, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1366592/MG. Julgado em 09/05/2017, DJe 26/05/2017.

²¹⁴ Ementa: “APELAÇÃO CÍVEL. SEGUROS. DPVAT. REEMBOLSO DE DESPESAS MÉDICAS E SUPLEMENTARES [DAMS]. CESSÃO DE CRÉDITOS. DIREITO PERSONALÍSSIMO. IMPOSSIBILIDADE. [...]. CESSÃO DE CRÉDITOS - Decorrentes do Seguro Obrigatório DPVAT - Além de haver vedação expressa no no artigo 3.º, § 2.º, da Lei 6.194/74, a impossibilidade de cessão de direitos decorre da própria natureza jurídica do seguro DPVAT, direito personalíssimo, inalienável e intransferível. Assim, trata-se de cessão nula, visto que não pode a vítima dispor de direito que lhe é indisponível. [...] PROVIMENTO AOS APELOS.” - BRAGA, Luiz Augusto Coelho, relat. Acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Sexta Câmara Cível. Apelação Cível nº 70057364630. Julgado em 10/07/2014.

regresso em face do responsável e/ou na situação de inadimplência do segurado (artigos 11 e 12, § único, da Res. CNSP n.º 332/2015).²¹⁵ A indenização pelo DPVAT é realizada independentemente da existência de culpa. O mesmo não ocorre nos casos de dolo (§ 3.º, do art.º 2º, da Res. CNSP n.º 332/2015).²¹⁶

Sabe-se ainda, que, conforme o art.º 934, do CC/2002: *“Aquele que ressarcir o dano causado por outrem pode reaver o que houver pago daquele por quem pagou, salvo se o causador do dano for descendente seu, absoluta ou relativamente incapaz.”*. Dessa maneira, importa frisar, que, nos moldes do art.º 786, do mesmo Caderno Legal: *“Paga a indenização, o segurador sub-roga-se, nos limites do valor respectivo, nos direitos e ações que competirem ao segurado contra o autor do dano.”*²¹⁷

Outrossim, o DPVAT segue automaticamente o veículo em caso de troca da sua propriedade (art.º 21, da Res. CNSP n.º 332/2015).

Destarte, no tocante ao seguro obrigatório, apesar de algumas similitudes, podem ser observadas as, marcantes, diferenças existentes entre o sistema português – o SORCA – e o brasileiro – o DPVAT.

No Brasil, repita-se, os valores a serem pagos, pelo instituto obrigatório, são previamente estipulados, na legislação. Para o ressarcimento das despesas médicas comprovadas até R\$ 2.700,00, por morte R\$ 13.500,00 e por invalidez permanente, mensurada

²¹⁵ Segundo o art.º 7º, da Lei nº 6.194, de 19/12/1974: “A indenização por pessoa vitimada por veículo não identificado, com seguradora não identificada, seguro não realizado ou vencido, será paga nos mesmos valores, condições e prazos dos demais casos por um consórcio constituído, obrigatoriamente, por todas as sociedades seguradoras que operem no seguro objeto desta lei.”. No mesmo sentido: “A falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização.”. Súmula nº 257, do Superior Tribunal de Justiça, Segunda Seção. Julgamento: 08/08/2001. Publicação: DJ 29/08/2001, p. 100.

²¹⁶ Neste caminho: “CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA. INDEMNIZAÇÃO SECURITÁRIA. SEGURO OBRIGATÓRIO - DPVAT. FILHOS MENORES DA VÍTIMA QUE PLEITEAM O RECEBIMENTO DA INDEMNIZAÇÃO. VÍTIMA QUE SE ENVOLVEU EM ACIDENTE DE TRÂNSITO NO MOMENTO DA PRÁTICA DE ILÍCITO PENAL. TENTATIVA DE ROUBO A CARRO-FORTE. 1. Ação ajuizada em 08/04/2011. Recurso especial concluso ao gabinete em 26/08/2016. Julgamento: CPC/73. 2. O propósito recursal é determinar se os recorrentes fazem jus ao recebimento da indenização relativa ao seguro obrigatório - DPVAT, em virtude de acidente de trânsito - ocorrido no momento de prática de ilícito penal (tentativa de roubo a carro-forte) - que teria vitimado seu pai. 3. Não é obstáculo ao conhecimento do recurso o facto de o recorrente ter interposto o recurso especial com fundamento na alínea "c", e fundamentado a insurgência na ofensa à lei federal, demonstrando ter apenas se equivocado na indicação da alínea fundamentadora do recurso. Precedentes. 4. Embora a Lei 6.194/74 preveja que a indenização será devida independentemente da apuração de culpa, é forçoso convir que a lei não alcança situações em que o acidente provocado decorre da prática de um ato doloso (como, na hipótese, em que o acidente de trânsito ocorreu em meio a tentativa de roubo a carro-forte). 5. Recurso especial conhecido e não provido.” - ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1661120/RS. Julgado em 09/05/2017, DJe 16/05/2017.

²¹⁷ **Código Civil** Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10/01/2002.

por tabela, até R\$ 13.500,00. Não são abrangidos os danos patrimoniais relativos aos prejuízos causados aos veículos, às finanças, ao sustento, tampouco aos danos não patrimoniais. Para tais reparações, o prejudicado precisa acionar o lesante ou a seguradora com a qual este tenha realizado seguro opcional, diferente do que ocorre em Portugal.

Isto posto, com o advento da Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019, que extingue o DPVAT, a previsão é de que sejam pagas as indenizações dos acidentes ocorridos até 31/12/2019, seguindo a mesma sistemática já explanada. A competência para o pagamento continua sendo da seguradora líder (art.º 41, da Res. CNSP n.º 332/2015) ou por instituição substituta, até o ano de 2025. A partir de 01/01/2026, a responsabilidade passará a ser da União, assim como a competência processual das demandas em tramitação.²¹⁸

Segundo a exposição de motivos da MP, elaborada pelo Ministro da Economia, Paulo Roberto Nunes Guerra, e o Advogado Geral da União, André Luiz de Almeida, para apreciação do Presidente da República, o Seguro DPVAT possui um caráter social, diferenciando-o de outros seguros, tendo em vista que sua cobertura se estende tanto para o causador quanto para a vítima, sem apuração de culpa.²¹⁹

O mesmo documento apresenta justificativas para a extinção do DPVAT. A primeira delas é a existência de institutos, criados após a instituição do seguro, mantidos pelo Governo Federal, que podem suprir a sua ausência ou, até mesmo, garantir uma cobertura mais eficaz, cumprindo com o caráter reparador dos prejuízos.²²⁰

²¹⁸ Art. 2º: “O pagamento realizado até 31 de dezembro de 2025 das indenizações referentes a sinistros cobertos pelo DPVAT, ocorridos até 31 de dezembro de 2019, e de despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, será feito pela Seguradora Líder do Consórcio do Seguro DPVAT S.A. ou por instituição que venha a assumir as suas obrigações. [...] Art. 4º A partir de 1º de janeiro de 2026, a responsabilidade pelo pagamento das indenizações referentes a sinistros cobertos pelo DPVAT ocorridos até 31 de dezembro de 2019 e de despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, passará a ser da União. § 1º A União sucederá o responsável pelas obrigações e direitos de que trata o art. 2º nos processos judiciais em curso que tratem da indenização de sinistros cobertos pelo DPVAT.” – Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019.

²¹⁹ Assim: “2. O Seguro DPVAT foi criado no intuito de compensar uma externalidade negativa causada pelos proprietários de veículos, representada pelas vítimas dos acidentes de trânsito. O caráter social do Seguro DPVAT fica evidente ao se comparar seu funcionamento com outros seguros privados de automóveis, mais especificamente as coberturas oferecidas e os segurados contemplados, uma vez que o Seguro DPVAT indeniza vítimas de acidentes de trânsito sem apuração de culpa, seja motorista, passageiro ou pedestre.” – Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

²²⁰ Destarte: “5. Saliente-se que, quando da criação do Seguro DPVAT, nenhuma das políticas sociais descritas nos parágrafos anteriores (acesso à saúde universal e aposentadoria por invalidez, não contributiva) estavam vigentes. Dessa forma, as coberturas de despesas médicas e de invalidez do Seguro DPVAT se sobrepõem a essas políticas.” – Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

Dentre eles, aponta-se o Sistema Único de Saúde – SUS, que faz, de forma gratuita e universal, a cobertura do socorro, do tratamento hospitalar e o fornecimento de medicações essenciais aos envolvidos nos sinistros de trânsito.²²¹

Também enfoca a cobertura por invalidez feita pelo Governo Federal, por meio do Benefício de Prestação Continuada – BPC, instituto que, nos casos em que a família não possua meios de sustento (em razão da invalidez do mantenedor da casa ou de algum de seus membros, de modo que comprometa a renda familiar), garante o fornecimento de um salário mínimo mensal.²²²

Além disso, ainda há o amparo do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, gerenciada pelo Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, da qual todos os empregados regulares são segurados, além dos que possuem filiação facultativa (como autônomos ou profissionais liberais). Nesta feita, o RGPS garante aos seus segurados (ou aos seus dependentes, no caso de morte) benefícios como: pensão por morte; aposentadoria por invalidez; auxílio-doença (quando há incapacidade temporária para o trabalho); auxílio-acidente (quando reduzida a capacidade para o trabalho permanentemente).²²³

Ressalte-se que o DPVAT se restringe ao pagamento de valor fixado e único (sem pensões, alimentos ou outros tipos de prestações continuadas).

A segunda justificativa está ligada ao grande número de fraudes constatadas pela Polícia Federal, por meio de operação deflagrada, pelo Ministério Público, em razão da existência de diversas ações civis públicas (tendo como réus advogados, empresários, servidores públicos, médicos, fisioterapeutas e até mesmo a própria seguradora Líder do seguro DPVAT), e por julgamentos do Tribunal de Contas da União.

²²¹ Então: “3. Contudo, ressalte-se que, no caso das despesas médicas e suplementares, há atendimento gratuito e universal na rede pública, por meio do SUS.” - Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

²²² Logo: “4. Da mesma forma, quanto à cobertura por invalidez, o Governo Federal oferece o Benefício de Prestação Continuada – BPC, que garante o pagamento de um salário mínimo mensal para pessoas que não possuam meios de prover sua subsistência ou de tê-la provida por sua família.” - Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

²²³ Assim: “3. [...] Adicionalmente, para segurados do Instituto Nacional do Seguro Social, há a cobertura de pensão por morte, paga aos dependentes do segurado que falecer ou, em caso de desaparecimento, tiver sua morte declarada judicialmente.” - Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

Destarte, as autoridades entendem que a existência de fraudes demonstra problemas na gestão dos recursos destinados ao Seguro DPVAT. A facilidade em ludibriar a seguradora para obtenção de indenizações indevidas e um elevado custo regulatório, sobrecarrega a SUSEP, o que, aos olhos do Governo, comprova a inviabilidade do atual modelo do seguro obrigatório.

224

Sabe-se que o Brasil passa por período de ajustes e combate à corrupção, em várias áreas de sua administração, tendo sido alcançando também o âmbito do referido seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

O momento é de expectativa pelo desfecho do assunto. Aguarda-se o posicionamento do Congresso Nacional brasileiro acerca da matéria.

Não obstante ao mecanismo do seguro veicular, por vezes, os casos são levados às Justiças portuguesa e brasileira chegando até às suas Cortes Suprema e Superior, respectivamente. É a busca da provisão legal para a reparação negada, inexistente ou insuficiente. Assim, objetiva-se a garantia da efetivação dos direitos do lesado e o socorro para as suas necessidades emergentes, diante de uma situação danosa.

Dessa maneira, vejamos, no capítulo seguinte, a providência processual para a proteção emergencial do prejudicado.

²²⁴ Concluindo: “11. Por essas razões, as áreas de fiscalização e de auditoria da Susep têm sido oneradas de forma excessiva por um único ramo de seguro, Seguro DPVAT, em detrimento de outros mais de cem ramos de seguros existentes. 12. Diante deste cenário, a continuidade do modelo atual do Seguro DPVAT torna-se inviável, seja pela ótica do seu desenho e dos incentivos distorcidos que gera, seja pelo seu elevado custo regulatório, em desalinho com outros ramos de seguros supervisionados pela Susep.” - Exposição de Motivos Interministerial nº 00355/2019 ME/AGU. (Referente à Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019).

4. A VERTENTE PROCESSUAL DA RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA NOS SISTEMAS LUSO E BRASILEIRO: A PROTEÇÃO IMEDIATA DO LESADO. O RESSARCIMENTO DOS DANOS RESULTANTES DOS SINISTROS RODOVIÁRIOS – PRISMA JURISPRUDENCIAL – A COLISÃO DE DIREITOS

4.1. Providência processual específica para a responsabilização e reparação do dano em Portugal – procedimento cautelar – proteção dos direitos do lesado – suprimento de suas necessidades imediatas

A vida é dinâmica e permite eventualidades. Observamos, no presente estudo, que a responsabilidade civil tem lugar em todas as áreas do viver e é afeta às consequências das atividades humanas. Com efeito, os imprevistos acontecem, quer sejam resultantes de factos lícitos ou ilícitos, eles ultrapassam a questão da vontade e da previsão dos actos. Diante de um facto danoso, independente da intenção do agente, aquele que foi prejudicado precisa ser atendido. Por vezes, com a brevidade que a natureza do dano impõe. Portanto, há que se tomar uma providência para a efetivação do seu direito em tempo hábil.

Alfredo Mendes e Carlos Proença²²⁵ enfocam a questão do socorro de urgência para a proteção dos direitos do lesado em Portugal. A começar pelo Direito Constitucional, há previsão de providência para o suprimento das necessidades imediatas da vítima. Na Constituição da República Portuguesa, em seu artigo 20º, n.º 5, há a garantia da existência de procedimento judicial, célere e prioritário, de obtenção de “[...] *tutela efectiva em tempo útil* [...]” quando um direito legalmente protegido encontra-se ameaçado ou ferido, uma vez que, o n.º 2 do artigo 202º da CRP, impõe aos tribunais a garantia da defesa dos direitos e interesses legais dos jurisdicionados²²⁶.

Sabe-se que o procedimento cautelar, nos moldes dos artigos 362º e seguintes, do Código de Processo Civil de Portugal, pode ter natureza “conservatória ou antecipatória” da proteção de um direito violado. A providência necessária pode ser requerida judicialmente, de forma antecedente ou incidental (artigos 364º, n.º 1 e 388º, n.º 1 do CPC). Via de regra, se a

²²⁵ Os autores afirmam: “Neste sentido as providências cautelares têm como primordial função assegurar a eficácia do direito que se quer exercer através da ação e que devido às naturais demoras processuais, os direitos que aí se querem assegurar naturalmente correm perigo. Ora, é esta verdadeiramente a função do procedimento cautelar, requerido ao tribunal e através dele pôr em evidência a probabilidade séria da existência do direito que se pretende exercer e que o mesmo corre perigo em função da demora.” – MENDES, António Alfredo; PROENÇA, Carlos (2014) – **Procedimentos Cautelares: noção e requisitos – um olhar possível com a reforma processual civil de 2013**.

²²⁶ **CONSTITUIÇÃO da República Portuguesa**. 2016. pp. 15, 81.

medida cautelar for antecedente estará sujeita à propositura de ação principal - não sendo esta uma afirmação absoluta, como se verá mais à frente. Sendo incidental, será manejada em dependência do processo principal. As circunstâncias de prazo e condições podem ser vistas nos referidos dispositivos.

Dessarte, Alfredo Mendes e Carlos Proença ensinam que, a pretensão cautelar é apresentada por um requerimento que contém “[...] *as razões de facto e de direito* [...]” e o pleito perseguido. Declaram que, segundo o artigo 36º do CPC, os procedimentos cautelares são dotados “[...] *de uma natureza preventiva* [...]” e possuem “[...] *caráter urgente* [...]” que permite, de forma excepcional, como prevê o artigo 364º, n.º 1 do Diploma Processual, ser invertido o contencioso. Advertem quanto a possibilidade de haver dispensa da ação principal, conforme o disposto no artigo 369º do mesmo Caderno.

Para que seja deferida a medida cautelar, os referidos autores, alertam que devem ser atendidos dois pressupostos principais: o “*periculum in mora*” e o “*fumus boni juris*”, para que o juiz possa fazer uso da “*summaria cognitio*”, conforme o disposto nos artigos 365º, n.º 1 e 368º, n.º 1 do CPC. O requerido pode ou não ser ouvido antes da decretação da medida. Sua oitiva pode ser dispensada se houver risco de ineficiência na demora da providência, é o que prevê o artigo 366º, n.º 1 do Digesto Processual. A medida tem “*...garantia e força da tutela penal* [...]”, além de poder ser executada coercitivamente, (artigo 375º do CPC).

A durabilidade da medida segue até o deferimento da decisão principal de reconhecimento do direito espoliado. Ela salvaguarda os direitos emergentes do prejudicado, suprimindo as suas necessidades imediatas, sua subsistência e a dos seus dependentes, diante das dificuldades oriundas do dano físico e/ou patrimonial que lhe foi imposto. A cautela também perece se não for cumprido o prazo de propositura do feito principal ou se o direito não for reconhecido (artigo 373º do CPC).

O ponto em tela refere-se à responsabilidade civil aquiliana, esta possui procedimento cautelar especificado. Na secção IV do CPC, é encontrado o arbitramento da reparação provisória, que segundo o artigo 388º, pode ser proposta por “[...] *dependência da ação de indemnização fundada em morte ou lesão corporal* [...]”, onde os prejudicados ou seus dependentes podem requerer a deliberação de “[...] *quantia certa, sob a forma de renda mensal, como reparação provisória do dano*”, quando verificada, pelo julgador, a circunstância de carência oriunda dos prejuízos impostos ao demandante pelo requerido, originando a sua

obrigação de indemnizar. É cabível recurso do *decisum* que defere a providência, porém a sua exigibilidade não será por isso obstada, cabendo execução imediata.

O artigo 389º do CPC faz alusão ao processamento da providência que é semelhante aos alimentos provisórios. Havendo a caducidade da medida ou sendo negada parte ou a totalidade do pedido, haverá a restituição do valor devido, conforme o artigo 390º do CPC. A alínea a) do n.º 3 do artigo 304º do CPC indica que o valor do procedimento cautelar, nesses casos, consiste no montante da soma de doze vezes o valor mensal.

Alfredo Mendes e Carlos Proença afirmam:

Estamos aqui diante dos requisitos para o decretamento da providência no sentido de se obter uma antecipação ou uma reparação provisória, ou seja, uma antecipação do direito de indemnização por responsabilidade civil que irá ser discutido na ação principal, pelo que o requerente terá que provar minimamente a existência do direito à indemnização e provar a necessidade em que se encontra por causa dos danos sofridos e fazer alusão ao facto lesivo ou à morte ou à lesão corporal do evento. Factos, pelos quais, está impedido de conseguir a satisfação das suas necessidades elementares ou que o dano sofrido é susceptível de pôr seriamente em causa o sustento, a habitação ou as duas coisas.²²⁷

Após o enfoque do procedimento cautelar específico para o arbitramento de reparação provisória e rápida em Portugal, vejamos o sistema brasileiro.

4.2. Necessidades imediatas do lesado no Brasil – tutela de urgência

No Brasil, o procedimento comumente utilizado para a averiguação da obrigação de restituição por danos causados é a ação de reparação por danos – especificando-se o tipo do dano. Diz-se “comumente utilizado” pois não existe procedimento específico, como em Portugal, cabendo ao reclamante nomear a ação conforme o caso concreto. A nomenclatura empregada para fazer referência à ação, em comento, tem como finalidade especificar o objeto da ação e, conseqüentemente, o ramo do direito que lhe é afeto. Deste modo, a ação seguirá o rito dito como ordinário.

Com efeito, no decorrer do processo, será averiguada a existência dos pressupostos da responsabilidade civil, geradora da obrigação de reparar do agente, quais sejam: o facto, o dano e o nexo de causalidade entre eles. Todavia, a demonstração e comprovação da real ocorrência do facto, do dano, do nexo causal e da culpa ou dolo, do lesante, podem se estender por um lapso temporal demasiadamente grande que, por vezes, é incompatível com a situação

²²⁷ MENDES, António Alfredo; PROENÇA, Carlos (2014) – **Procedimentos Cautelares: noção e requisitos – um olhar possível com a reforma processual civil de 2013.**

emergente do lesado e/ou de sua família. Caberá, nessas circunstâncias, medida judicial de urgência que assegure a integridade e o sustento do prejudicado.

O Código de Processo Civil brasileiro, de 2015, contempla em seus artigos 300 a 310 a tutela de urgência, como medida garantidora do direito, da integridade e da vida do lesado. A matéria é tratada, no Novo Código de Processo Civil Temático²²⁸, de 2016, nos artigos 294 a 310 (tutela provisória – artigos 294 a 299 e tutela de urgência – artigos 300 a 310), onde são encontradas informações acerca dos pressupostos, dos efeitos, dos procedimentos e da efetividade, dentre outros esclarecimentos pertinentes à medida.

A tutela de urgência pode ser de dois tipos, cautelar e antecipada. Por vezes, seus efeitos e origens podem se confundir, mas tanto a doutrina brasileira, quanto o Código fazem sua distinção. A tutela cautelar visa a proteção do objeto da ação, sendo deferida quando há perigo de sua deterioração ou perda, arriscando o resultado útil do processo. Por sua vez, a tutela antecipada consiste na entrega do objeto da ação ao demandante, pois sem seu deferimento o risco cairá sobre a vida, a integridade ou o sustento deste, o que, por consequência, põe em risco o resultado prático do processo.

Destarte, a tutela antecipada é bastante usada nos casos de responsabilidade civil. Contudo, não se pode esquecer que são características da tutela de urgência a “[...] *referibilidade e a temporariedade* [...]”²²⁹. Referibilidade – uma vez que se refere e busca a efetivação, com brevidade, do direito satisfativo postulado. Temporariedade – visto que tem eficácia temporal, durando o tempo necessário e determinado, até que o direito seja efetivado ou não reconhecido. O artigo 300, § 3º, do CPC proíbe a irreversibilidade da tutela antecipada.

Para que aconteça o deferimento da tutela de urgência há de ser demonstrada a plausibilidade do direito objetivado – o *fumus boni iuris* – e o perigo da demora – o *periculum in mora* –, requisitos fundamentais para o alcance da medida. Freddie Didier, Paula Braga e Rafael Oliveira referem: “A principal finalidade da tutela provisória é abrandar os males do tempo e garantir a efetividade da jurisdição [...]”²³⁰.

²²⁸ FUX, Luiz (2016) – **Novo Código de Processo Civil Temático**. pp. 125-130.

²²⁹ Segundo Didier Jr., Oliveira e Braga: “A tutela cautelar distingue-se da tutela satisfativa não apenas por terem elas objetos distintos (respectivamente, assecuração e certificação/efetivação), mas também porque a tutela cautelar tem duas características peculiares: a referibilidade e a temporariedade.” - DIDIER JR., Freddie; BRAGA, Paula Sarno; OLIVEIRA, Rafael Alexandria de ((2015) – **Curso de Direito Processual Civil**. p. 562.

²³⁰ DIDIER JR., Freddie; BRAGA, Paula Sarno; OLIVEIRA, Rafael Alexandria de (2015) – **Curso de Direito Processual Civil**. p. 562.

Demonstradas a necessidade urgente e a verossimilhança do direito, o julgador fará uso da cognição sumária para deferir a tutela. Luiz Marinoni, Sérgio Arenhart e Daniel Mitidiero advertem: “Deferida a “tutela provisória”, essa tem de ser efetivada. Para tanto, “o juiz poderá determinar as medidas que considerar adequadas” (art. 297), observando-se, no que couber, “as normas referentes ao cumprimento provisório da sentença (art. 297, parágrafo único).”²³¹ Lembram que a tutela de urgência pode ser cautelar (útil) ou antecipatória (prático).

Assim, entendemos que no Brasil o lesado pode ter efetivado o seu direito, suprindo-se as suas necessidades urgentes por meio da tutela judicial de urgência, de forma antecipada ou incidental, de acordo com as características do caso concreto.

Passemos ao enfoque do ressarcimento dos danos nas jurisprudências luso e brasileira.

4.3. Ressarcimento ao lesado – Jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça – Portugal

Aquele que teve a sua esfera jurídica atingida por outrem adquire o direito de ser ressarcido, assim como esse passa a ter o dever de ressarcir. O funcionamento do instituto da responsabilidade civil encontra-se especificado no bojo da pesquisa. Na área em tela, é possível a transferência da indemnização, por conta do contrato de seguro e das leis de proteção às vítimas dos sinistros viários.

Em Portugal, diferentemente do Brasil, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel realiza a indemnização dos danos patrimoniais, como também dos não patrimoniais, possuindo as seguradoras o direito de regresso pelos prejuízos suportados.

Na seara, para proveito da compreensão, colacionamos os acórdãos a seguir:

O acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de Portugal, no Processo de nº 8/07.5TBSTB.S1²³², de 12 de Junho de 2017, do Relator Sebastião Póvoas, tratou sobre a importância do princípio da responsabilidade civil, na salvaguarda dos direitos das pessoas lesadas nos acidentes viários. Asseverou no ponto seis (6), do aresto, que a razão de existência

²³¹ MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel (2015) – **Novo Curso de Processual Civil: tutela dos direitos mediante procedimento comum – Volume 2**. p. 212.

²³² Com o seguinte teor: “SEGURO OBRIGATÓRIO. ACIDENTE DE VIAÇÃO. PROVAS DESPORTIVAS. RECURSO PER SALTUM. Data do Acórdão: 12/06/2017. Votação: UNANIMIDADE. Meio Processual: RECURSO DE REVISTA. Decisão: NEGADA A REVISTA. Área Temática: DIREITO DOS SEGUROS / SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL. DIREITO PROCESSUAL CIVIL - PROCESSO DE DECLARAÇÃO / RECURSOS / RECURSO DE APELAÇÃO / RECURSO PARA O SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA [...]” - PÓVOAS, Sebastião, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 12 de Junho de 2017, Primeira Secção, Processo 8/07.5TBSTB.S1.

do “[...] seguro de responsabilidade civil [...] é garantir o ressarcimento dos danos sofridos pelas vítimas, e impedir que sejam confrontadas com situações de insolvabilidade do lesante ficando desprotegidas e sem possibilidade de verem reconstruída a sua situação anterior ao evento.”

No acórdão do STJ, de número 121/10.1TBPTL.G1.S1²³³, com data de 09 de Setembro de 2014, o Relator, Gabriel Catarino, afirmou que embora a justiça portuguesa mantenha-se “[...] no primado da responsabilidade civil fundada na culpa do agente [...] Admite, no entanto, a responsabilização do detentor/beneficiário de um veículo de circulação pelos riscos inerentes a esta mesma circulação”. Reconheceu, assim a responsabilidade objetiva da motorista responsável por atropelamento em via terrestre.

O aresto de número 2827/03.2TBVFX²³⁴, do STJ, de 19 de Maio de 2009, do Relator Nuno Cameira Sousa Leite, confirmou a responsabilidade de garante da seguradora, perante lesado em sinistro envolvendo veículo segurado, independente da forma de uso do automóvel. Embora, reconhecendo o aumento do risco, na circunstância, não possibilitou a anulação do contrato quando asseverou: “[...] como em tantos casos de acidentes de viação se verifica sem que ninguém venha sustentar haver nulidade ou anulabilidade do contrato de seguro por o segurado não ter declarado que costumava ou tencionava violar normas legais de trânsito.” Admitiu, porém, a viabilidade da promitente buscar a “[...] indemnização por perdas e danos [...]” em face da promissária.

No *decisum* de n.º 2499/08²³⁵, do STJ, datado de 22 de Janeiro de 2009, o Relator Arménio Sottomayor, reconheceu o cabimento de indemnização pela responsabilidade dos condutores de veículos – automóvel e motociclo – envolvidos em acidente rodoviário, independente de culpa, vislumbrada a responsabilização civil pelo risco da atividade da condução veicular. No sinistro, ambos contribuíram de igual modo para a ocorrência do facto.

²³³ Assim ementado: “ATROPELAMENTO. RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL. CONCORRÊNCIA DE CULPA E RISCO. CONCORRÊNCIA DE CULPAS. INDEMNIZAÇÃO. DANOS NÃO PATRIMONIAIS. DANO MORTE. Data do Acórdão: 09/09/2014. Votação: UNANIMIDADE. Meio Processual: REVISTA. Decisão: CONCEDIDA PARCIALMENTE A REVISTA. Área Temática: DIREITO CIVIL - DIREITO DAS OBRIGAÇÕES / FONTES DAS OBRIGAÇÕES / RESPONSABILIDADE CIVIL / MODALIDADES DAS OBRIGAÇÕES / OBRIGAÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO. [...]” - CATARINO, Gabriel, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 09 de Setembro de 2014, Primeira Secção, Processo 121/10.1TBPTL.G1.S1.

²³⁴ SALAZAR, Silva, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 19 de Maio de 2009, Sexta Secção, Revista 2827/03.2TBVFX.

²³⁵ SOTTOMAYOR, Arménio, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 22 de Janeiro de 2009. Quinta Secção. Processo 2499/08.

O julgador asseverou: “*A responsabilidade pelo risco, constituindo uma exceção ao princípio da culpa, está especialmente regulada, no que diz respeito a acidentes de viação, nos arts. 503º a 508º do CC.*” Destarte, a empresa seguradora foi compelida a arcar com sua obrigação de reparação ao lesado pelos danos patrimoniais e não patrimoniais.

Os exemplos citados demonstram o alcance da responsabilidade civil pelos acidentes de viação, em Portugal, assim como a utilidade do seguro para os envolvidos no sinistro.

4.4. Ressarcimento ao prejudicado – Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça – Brasil

Assim como em Portugal, no Brasil aquele que lesar a esfera jurídica de outrem, ainda que não tenha tido a intenção de fazê-lo, terá o dever de indemnizar o prejuízo causado. Ao prejudicado assiste o direito de ser ressarcido. No sistema jurídico brasileiro, também é possível a transferência da obrigação de indemnizar para uma seguradora, nos moldes legais e contratuais.

Não obstante, a responsabilidade civil, em tela, possuir, no Brasil, leis de proteção às vítimas dos acidentes de trânsito, existem diferenças na forma de sua aplicação e cumprimento, em comparação com Portugal. Dentre elas, encontra-se o suporte do pagamento dos danos patrimoniais – referentes aos prejuízos causados na área material (veículo, profissão, sustento etc.) –, e os não patrimoniais – relativos às lesões imateriais, alusivas aos sentimentos, ou, como alguns autores se referem, ao desgosto imposto pela situação própria e/ou pelo sofrimento ou a supressão de um ente amado. Prejuízos não contemplados no instituto obrigatório brasileiro.

Com efeito, as demandas acerca do ressarcimento dos danos advindos dos sinistros rodoviários devem ser propostas em face dos responsáveis legais pelos prejuízos ou suas seguradoras, as quais possuem responsabilidade solidária²³⁶, observados os valores segurados no seguro opcional de responsabilidade civil automóvel.

²³⁶ É o que demonstra o aresto: “AGRAVO INTERNO. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. LOCADORA DO VEÍCULO (PROPRIETÁRIA) UTILIZADO PELO CAUSADOR DO ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE CIVIL SOLIDÁRIA. DANOS MORAIS. INDEMNIZAÇÃO. VALOR. 1. O proprietário (no caso dos autos, locadora de veículos) responde objetiva e solidariamente pelos actos culposos de terceiro que conduz automóvel envolvido em acidente de trânsito, uma vez que, sendo este um veículo perigoso, seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros. Precedentes. 2. O Superior Tribunal de Justiça entende que o valor arbitrado a título de indemnização por danos morais pode ser revisto nas hipóteses em que a condenação se revelar irrisória ou exorbitante, distanciando-se dos padrões de razoabilidade, o que não ocorreu no caso dos autos. 3. Os juros de mora, em responsabilidade extracontratual, devem incidir desde o evento danoso (Súmula 54/STJ). 4. Agravo interno a que se nega provimento.” - GALLOTTI, Maria Isabel, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. nº 1748263/SP. Julgado em 12/02/2019.

Outrossim, segundo a jurisprudência já sumulada, o valor referente à indenização do DPVAT pode ser abatido do montante determinado na condenação judicial, independente da comprovação do seu recebimento.²³⁷ No momento brasileiro, o instituto obrigatório encontra-se em transição (vide a seção 3.4 deste escrito).

Em se tratando do ressarcimento dos danos causados nos acidentes de trânsito, é sabido que a existência do seguro veicular facilita a sua reparação. Para tanto foi criado, tendo em vista o risco da sinistralidade e o suporte das suas consequências financeiras. Tais circunstâncias são levadas em conta no julgamento das causas. O contrato securitário compreende, dentre outros aspectos, a mutualidade, a boa fé e o cumprimento das regras previstas legal e contratualmente.

Antônio Ferreira lembra que a relação negocial, deve ser direcionada pelo “princípio da boa fé”, criando a “*confiança mútua*” e consagrando “*direitos e deveres diversos*”.²³⁸

Entretanto, pelo facto do contrato de seguro ser um pacto que envolve risco, este possui certa previsão e mensuração alcançadas pelo conhecimento das condições de desenvolvimento e funcionamento da atividade objeto do contrato. Dispõe o art.º 768, do Código Civil: “O *segurado perderá o direito à garantia se agravar intencionalmente o risco objeto do contrato.*”²³⁹

O caso de embriaguez ao volante é uma das circunstâncias de agravamento intencional do risco que pode causar o reconhecimento da legitimidade da cláusula de exclusão da cobertura do seguro opcional. Foi o que ocorreu no julgamento do REsp. nº 1441620/ES²⁴⁰, da lavra da

²³⁷ Súmula 246, do STJ.

²³⁸ FERREIRA, Antônio Pedro de Azevedo (2005) – **A Relação Negocial Bancária: Conceito e Estrutura**. p. 523.

²³⁹ **Código Civil** Brasileiro, Lei nº 10.406, de 10/01/2002.

²⁴⁰ Eis a ementa: “CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. DENUNCIAÇÃO DA LIDE À SEGURADORA. LITISCONSÓRCIO PASSIVO. AUSÊNCIA. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. AUSÊNCIA. MAJORAÇÃO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA 7/STJ. JUROS DE MORA. MARCO INICIAL. SÚMULA 54/STJ. SEGURADORA. RESPONSABILIDADE. CLÁUSULA DE EXCLUSÃO. O propósito recursal é julgar acerca da eficácia da cláusula de exclusão da cobertura securitária na hipótese de o acidente de trânsito ser causado pelo segurado em estado de embriaguez e, ainda, da possibilidade de condenar a seguradora direta e solidariamente ao pagamento da indenização. Tem-se nesse julgamento duas lides distintas: a principal, onde se deve decidir acerca da responsabilidade do autor em reparar a vítima pelo dano causado e a lide secundária, decorrente da denúncia do réu, para decidir sobre a existência de direito de regresso do segurado em face da seguradora. Diante da denúncia da lide à seguradora por parte do segurado, pode a denunciada: (i) aceitar a denúncia e contestar o pedido autoral ou (2) se contrapor à própria existência de direito de regresso do segurado. A aceitação da denúncia da lide e a contestação dos pedidos autorais por parte da seguradora fazem com que esta assumam posição de litisconsorte passivo na demanda principal, podendo ser condenada direta e solidariamente a pagar os prejuízos, nos limites contratados na apólice para a cobertura de danos causados a terceiros. O mesmo raciocínio não se aplica, entretanto, quando a seguradora contesta a existência de direito de regresso do segurado. Nesse contexto, deve o Tribunal julgar a questão em lide secundária. Na espécie

Relatora Nancy Andrichi, com o entendimento da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, à época.

Dessarte, o contrato de seguro automóvel possui função social de valor, visto que, além de facilitar a indenização dos prejuízos resultantes dos sinistros de trânsito, o instituto, por meio do seu funcionamento – cobrança de franquia, valor do prêmio e oferta de descontos pela abstenção de uso, além das cláusulas de perda da garantia por comportamentos de aumento do risco – impõe circunstâncias que contribuem para a conduta cuidadosa do condutor, tanto no uso direto do veículo pelo segurado, quanto no uso indireto por pessoa a quem o confiou.

Por outro lado, ainda no primado pela função social do contrato de seguro, tendo em maior conta a proteção das vítimas decorrentes de sinistro de trânsito, o Relator Ricardo Cueva, levantando nova reflexão do tema²⁴¹, lavrou acórdão, no REsp. nº 1738247/SC²⁴², julgado em

se conclui por não ser possível a cobrança direta e solidária da seguradora. É legítima a cláusula que exclui cobertura securitária na hipótese de dano causado por segurado dirigir em estado de embriaguez. A ingestão de álcool conjugada à direção viola a moralidade do contrato de seguro, por ser manifesta ofensa à boa-fé contratual, necessária para devida administração do mutualismo, manutenção do equilíbrio Econômico do contrato e, ainda, para que o seguro atinja sua finalidade precípua de minimizar os riscos aos quais estão sujeitos todos os segurados do fundo mutual. A nocividade da conduta do segurado se intensifica quando há também violação da própria literalidade do contrato, em manifesto descumprimento à *pacta sunt servanda*, imprescindível para a sustentabilidade do sistema securitário. Contratos de seguro tem impactos amplos em face da sociedade e acabam influenciando o comportamento humano. Por isso mesmo, o objeto de um seguro não pode ser incompatível com a lei. Não é possível que um seguro proteja uma prática socialmente nociva, porque esse facto pode servir de estímulo para a assunção de riscos imoderados, o que contraria o princípio do *absenteísmo*, também basilar ao direito securitário. A revisão da compensação por danos morais só é viável em recurso especial quando o valor fixado for exorbitante ou ínfimo. Há incidência da Súmula 7/STJ, impedindo o acolhimento do pedido. Parcial provimento.” - ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1441620/ES. Julgado em 27/06/2017. DJe 23/10/2017. (Rel. orig. Min. Paulo de Tarso Sanseverino).

²⁴¹ Nas palavras e grifos do Rel. Cuveto, parte do seu voto: “[...] **Entretanto, o tema merece nova reflexão, tendo em vista que nesta espécie securitária não se visa apenas proteger o interesse Econômico do segurado relacionado com seu patrimônio, mas, em igual medida, também se garante o interesse dos terceiros prejudicados à indenização, ganhando relevo a função social desse contrato, tanto que tal feição consta expressamente do projeto de lei que trata de normas gerais em contratos de seguro privado** (antigo PLC nº 8.034/2010, arts. 105 e 106; hoje Projeto de Lei da Câmara nº 29/2017, em trâmite no Senado Federal). [...] Logo, não sendo idônea a exclusão da cobertura de responsabilidade civil no seguro de automóvel quando o motorista dirige em estado de embriaguez, visto que somente prejudicaria a vítima já penalizada, o que esvaziaria a finalidade e a função social dessa garantia, de proteção dos interesses dos terceiros prejudicados à indenização, ao lado da proteção patrimonial do segurado, não merece amparo a pretensão recursal.” - CUEVA, Ricardo Villas Bôas, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1738247/SC. Julgado em 27/11/2018. DJe 10/12/2018.

²⁴² Eis o acórdão: “RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO DE AUTOMÓVEL. GARANTIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. CAUSA DO SINISTRO. EMBRIAGUEZ DE PREPOSTO DO SEGURADO. DEVER DE INDENIZAR DA SEGURADORA. CLÁUSULA DE EXCLUSÃO. INEFICÁCIA PARA TERCEIROS. PROTEÇÃO À VÍTIMA. NECESSIDADE. TIPO SECURITÁRIO. FINALIDADE E FUNÇÃO SOCIAL. 1. Recurso especial interposto contra acórdão publicado na vigência do Código de Processo Civil de 2015 (Enunciados Administrativos nºs 2 e 3/STJ). 2. A questão controversa na presente via recursal consiste em definir se é lícita a exclusão da cobertura de responsabilidade civil no seguro de automóvel quando o motorista, causador do dano a terceiro, dirigiu em estado de embriaguez. 3. É lícita, no contrato de seguro de automóvel, a cláusula que prevê a exclusão de cobertura securitária para o acidente de trânsito (sinistro) advindo da embriaguez do segurado ou de preposto que, alcoolizado, assumiu a direção do

27/11/2018, na Terceira Turma do STJ, rejeitando a cláusula de exclusão da cobertura securitária, prevista no contrato, segundo o art.º 768, do CC, considerando-a ineficaz contra terceiros, tendo em vista que os prejudicados no acidente nada fizeram para o agravamento do risco contratual.

Dessa forma, o raciocínio acerca da função social do contrato enfocou perfis antagônicos, entre os supracitados arestos. Se de um lado, pensou-se na exclusão da cobertura com o fito de desestimular a prática da condução veicular sob o efeito do álcool, uma vez que o responsável pelo sinistro terá que arcar sozinho com as despesas do dano que causou, de outra banda, considerando a ineficácia da cláusula excludente da garantia securitária, o objetivo foi a indemnização da vítima do acidente, em tempo hábil, evitando o seu maior padecimento.

São relevantes a preocupação com o tema e os variados prismas do seu entendimento.

Luís Sarro afirma que o seguro automóvel contribui para a segurança rodoviária ao passo que prima pelo respeito ao “*princípio da boa-fé contratual*” evitando-se “*o agravamento do risco contratado*” pelo uso de álcool ou demais substâncias entorpecentes, por si mesmo ou por outrem que venha a guiar o veículo.²⁴³

Marcus Fernandes e Lucas Cunha alertam para a questão da consciência daquele que bebendo, pretende conduzir um veículo, uma vez que os resultados da ingestão do álcool são

veículo. Configuração do agravamento essencial do risco contratado, a afastar a indemnização securitária. Precedentes. 4. Deve ser dotada de ineficácia para terceiros (garantia de responsabilidade civil) a cláusula de exclusão da cobertura securitária na hipótese de o acidente de trânsito advir da embriaguez do segurado ou de a quem este confiou a direção do veículo, visto que solução contrária puniria não quem concorreu para a ocorrência do dano, mas as vítimas do sinistro, as quais não contribuíram para o agravamento do risco. 5. A garantia de responsabilidade civil não visa apenas proteger o interesse Económico do segurado relacionado com seu património, mas, em igual medida, também preservar o interesse dos terceiros prejudicados à indemnização. 6. O seguro de responsabilidade civil se transmutou após a edição do Código Civil de 2002, de forma que deixou de ostentar apenas uma obrigação de reembolso de indenizações do segurado para abrigar também uma obrigação de garantia da vítima, prestigiando, assim, a sua função social. 7. É inidônea a exclusão da cobertura de responsabilidade civil no seguro de automóvel quando o motorista dirige em estado de embriaguez, visto que somente prejudicaria a vítima já penalizada, o que esvaziaria a finalidade e a função social dessa garantia, de proteção dos interesses dos terceiros prejudicados à indemnização, ao lado da proteção patrimonial do segurado. 8. Recurso especial não provido.” - CUEVA, Ricardo Villas Bôas, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1738247/SC. Julgado em 27/11/2018. DJe 10/12/2018.

²⁴³ Logo: “[...] efetiva função social, como instrumento de valorização da segurança viária, na proteção da incolumidade pública no trânsito. O princípio da boa-fé contratual impõe ao segurado o dever de fidelidade e de cooperação no sentido de evitar o agravamento do risco contratado, abstendo-se de conduzir ou de entregar a condução do veículo a alguém desidioso que poderia vir a ingerir bebida alcoólica ou outra qualquer substância entorpecente e em seguida assumir a direção do veículo segurado. [...] Com isto, firmou-se, corretamente, o entendimento de que o agravamento intencional de que trata o art. 768 do CC envolve tanto o dolo quanto a culpa grave do segurado, que tem o dever de vigilância (culpa *in vigilando*) e o dever de escolha adequada daquele a quem confia a prática do acto (culpa *in eligendo*).” - SARRO, Luís António Giampaulo (2017) - A embriaguez ao volante no contrato de Seguro Automóvel e a evolução da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. In: **Revista Jurídica de Seguros / CNseg N.º 7**. pp. 248-263.

bastante conhecidos na coletividade. Observam que a garantia securitária dos prejuízos advindos dessa prática nociva funciona como um estímulo à sua continuidade, gerando uma “...*externalidade negativa*...”.²⁴⁴

Tendo em vista a relevância do assunto e a primazia dos direitos em foco, doutrinadores, operadores do direito e magistrados seguem na tarefa de dirimir o problema dos danos causados no trânsito, encarando-o como uma questão social que precisa ser enfrentada, tratada, reparada e prevenida com a máxima inteligência e eficácia.

Os acórdãos colacionados na sequência contribuem com a elucidação do tema:

RECURSOS ESPECIAIS. DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. [...] ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. ATROPELAMENTO. DANOS MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS. GRAVIDADE DAS SEQUELAS. CULPA EXCLUSIVA DO CONDUTOR DO VEÍCULO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO. [...] CAPACIDADE LABORATIVA DA VÍTIMA. REDUÇÃO PERMANENTE. PENSIONAMENTO MENSAL DEVIDO. [...] DANOS ESTÉTICOS. INDEMNIZAÇÃO. ARBITRAMENTO. [...] DESPESAS MÉDICO-HOSPITALARES. RESSARCIMENTO E CUSTEIO. [...] DENUNCIAÇÃO DA LIDE. RESISTÊNCIA DA SEGURADORA LITISDENUNCIADA. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS SUCUMBENCIAIS. CABIMENTO. [...].²⁴⁵

[...]. DIREITO PROCESSUAL CIVIL DE 2015. AÇÃO INDENIZATÓRIA. [...]. RESPONSABILIDADE OBJETIVA BASEADA NO ART. 37, § 6º, DA CF/88. REQUISITOS LEGAIS CONFIGURADORES DO DIREITO ALEGADO. [...]. TERMO INICIAL DOS JUROS DE MORA EM

²⁴⁴ Assim: “[...] o efeito do álcool no organismo é de notório conhecimento, sendo que as consequências imediatas do seu consumo são certas e determinadas, não se podendo conceber a ausência de discernimento, prévio ao consumo, a respeito. [...]. Por outro lado, acobertando-se o acto ilícito do segurado de dirigir sob efeito de álcool ao impor ao segurador a assunção dos prejuízos patrimoniais, tem-se que o funcionamento das garantias securitárias e dos demais instrumentos de socialização das perdas acaba por gerar uma externalidade negativa, consistente na reiteração da assunção de riscos imoderados. [...]” – FERNANDES, Marcus Frederico B.; CUNHA, Lucas Renault. Supressão de Cobertura Securitária X Motorista Sob Influência de Álcool: inversão do ônus probatório.

²⁴⁵ Complementando: “[...] 1. Ação indenizatória por danos materiais, morais e estéticos suportados por vítima de atropelamento por veículo automotor resultante da ação culposa de seu condutor. Vítima que passou a se locomover com ajuda de aparelhos, sendo acometido de sequelas permanentes em membros superiores e inferiores esquerdos, além de lesão cerebral causadora de falta de atenção e desvio de personalidade. [...] 3. É firme na jurisprudência da Segunda Seção a orientação de que o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos danos resultantes de acidente de trânsito causado por culpa de seu condutor, [...] 4. O pensionamento mensal devido à vítima de acidente automobilístico incapacitante deve servir à reparação pela efetiva perda de sua capacidade laborativa, [...] 10. O Superior Tribunal de Justiça, afastando a incidência da Súmula nº 7/STJ, tem reexaminado os montantes fixados a título de indenização por danos morais e estéticos apenas quando se revelem irrisórios ou exorbitantes, circunstâncias inexistentes no presente caso, em que, diante de suas especificidades, não se pode afirmar desarrazoado o arbitramento das referidas indenizações nos valores de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) e R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), respectivamente. 11. Por consistir a denúncia da lide em verdadeira espécie de lide secundária de natureza condenatória, impõe-se ao litisdenunciado, quando vencido ao opor resistência às pretensões da parte litisdenunciante, o pagamento de honorários sucumbenciais [...] 13. Recursos especiais parcialmente providos.” – CUEVA, Ricardo Villas Bôas, relat. – Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. REsp 1591178/RJ. 3ª Turma, julgado em 25/04/2017, DJe 02/05/2017.

RELAÇÃO AOS DANOS MORAIS. RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL. DATA DO EVENTO DANOSO. [...]. DPVAT. DEDUÇÃO DO VALOR DA INDEMNIZAÇÃO FIXADO JUDICIALMENTE. COMPROVAÇÃO DO RECEBIMENTO OU DO REQUERIMENTO ADMINISTRATIVO. DISPENSÁVEL. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.²⁴⁶

[...] INDEMNIZAÇÃO DO SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT. INVALIDEZ PARCIAL PERMANENTE. VALOR PROPORCIONAL AO GRAU DA LESÃO. TABELA ELABORADA PELO CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS - CNSP. VALIDADE. [...]. 1. Segundo o enunciado nº 474 da Súmula desta Corte, a indemnização do seguro DPVAT, em caso de invalidez parcial do beneficiário, será paga de forma proporcional ao grau da invalidez. 2. É válida a utilização da tabela elaborada pelo Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP na quantificação do valor da indemnização a ser paga pelo seguro DPVAT, na hipótese de invalidez parcial permanente. 3. Reclamação procedente.²⁴⁷

Diante de tantas particularidades afetas à questão, os tribunais portugueses e brasileiros empreendem a batalha da resolução das causas que lhes são trazidas, continuamente, na esperança de remediar as consequências da sinistralidade que insiste em assolar os moradores das belas Terras, irmãs. Um dos desafios enfrentados pelos envolvidos é a dilação processual, enfocada no ponto a seguir.

4.5. A dilação processual nos Sistemas Judiciários luso e brasileiro

É sabido que, as questões não resolvidas satisfatoriamente no seio da sociedade são levadas ao Sistema Judiciário, em forma de demandas. Estas, serão resolvidas por aquele, sempre que for provocado.

Se por um prisma a jurisprudência precisa ser reparadora, por outra face necessita ser também pedagógica, seguindo-se as várias e legítimas linhas de entendimento e formas de visão de “justiça”. Para o prejudicado, “justiça” é a reparação do seu prejuízo. Para o lesante é provavelmente suportar o menor preço possível. Para as empresas, a continuidade do seu negócio. Para a coletividade, a solução da problemática, a otimização dos recursos e a almejada segurança viária, com a garantia do direito de ir e vir consubstanciado na mobilidade segura.

A Constituição da República Portuguesa garante o direito da tutela judicial como um direito fundamental²⁴⁸. O exercício desse direito envolve vários elementos como a quantidade

²⁴⁶ SANSEVERINO, Paulo de Tarso, relat. – Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. AgInt no REsp 1653015/DF. 3ª Turma, julgado em 12/03/2018, DJe 15/06/2018.

²⁴⁷ RIBEIRO, Moura, relat. – Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Rcl 20.091/MG. 2ª Seção, julgado em 14/10/2015, DJe 16/10/2015.

²⁴⁸ ROSÁRIO, Pedro Trovão de; SILVA, Henrique Dias da (2018) – **Constituição da República Portuguesa e Legislação Complementar**. p. 23

de juízes, magistrados, funcionários e pessoas com atividades judiciárias, os recursos financeiros e materiais destinados ao setor, a organização, a produtividade e as ações políticas na área, são fatores que contribuem para os resultados obtidos na concretização do citado direito²⁴⁹.

Nesse interim, a Análise Económica do Direito visita as questões judiciais da eficiência do sistema jurídico, afinal vários casos de sinistros viários podem ser encaminhados à Justiça Portuguesa, chegando, por vezes, até à sua Corte Suprema. É a busca do cumprimento da lei e a sua ação reparadora, diante dos danos sofridos.

Segundo Arlindo Donário, uma das questões levadas em consideração quanto à busca da tutela jurisdicional é a dilação judicial, oriunda da disparidade entre a sua oferta, pela administração da justiça, e a sua procura. Esta, tem ocorrido de forma crescente. Aquela, enfrenta as limitações de pessoal e de recursos materiais. O doutrinador afirma: “*O excesso de procura em relação à oferta traduz-se num desequilíbrio que se consubstancia num aumento da dilação judicial, elevando, deste modo, o “preço” deste bem*”²⁵⁰.

Com efeito, a majoração do custo da tutela judicial²⁵¹ somada à indeterminação do prazo de duração da demanda processual e do valor das condenações contribuem para a eleição de outros modos de resolução de conflitos, gerando o “efeito substituição”, com grande aceitação dos acordos propostos pelas seguradoras, para a reparação dos prejuízos advindos dos acidentes de viação, principalmente, entre os indivíduos que têm aversão ao risco e possuem baixos rendimentos. Tais indemnizações são, em tese, menores que as arbitradas pelos tribunais, porém, ocorrem em tempo bem menor. Assim, os prémios dos seguros veiculares podem ser fixados em valores baixos. Continuando no entendimento de Donário, eis a sua afirmação: “[...] os custos esperados dos acidentes para os condutores (e outros usuários das vias) serão

²⁴⁹ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 215.

²⁵⁰ DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 214.

²⁵¹ Conforme o escritor em foco: “[...] a variabilidade das indemnizações fixadas por sentenças para casos semelhantes, que constitui um risco, e a dilação judicial são factores que integram o custo da procura da tutela judicial. O aumento do custo da procura de tutela judicial gera um efeito substituição que se projecta no aumento da procura de outras formas de resolução do litígio social, nomeadamente através de acordos com as seguradoras, mesmo na hipótese do valor esperado das indemnizações fixadas por sentença ser superior ao valor esperado fixado pelas seguradoras, o que altera os incentivos de prevenção do sistema de responsabilidade civil. Se as indemnizações não traduzirem todos os custos externos sociais causados verificar-se-á a existência de comportamentos ineficientes por parte dos condutores e outros utilizadores das vias rodoviárias, levando ao aumento do nível de risco de acidentes.” - DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. p. 189.

também mais baixos, com a consequente diminuição do nível de cuidado na condução e o aumento do risco de acidentes”. Assim, quanto menores os custos da responsabilidade civil, em tela, menores também os graus de precaução e maiores os riscos de sinistros viários²⁵².

Dessa forma, como já fora referido, reforça-se a importância da probabilidade de aplicação da lei, gerando a ocorrência da sanção esperada, advinda, também e quando necessário, do eficiente funcionamento do Poder Judiciário e Policial, com seus os mecanismos afins²⁵³.

Na seara, o Relator Herman Benjamin, do STJ brasileiro, definiu o que deve ser o auge da tarefa judicante:

[...] Em verdade, o ápice do esplendor da potestade judicante irrompe no exercício do ofício intransferível e irrenunciável de, na jurisdição cível, (re)afirmar direitos e obrigações estatuídos pelo legislador - por óbvio, sem preterir os abonados criminal e administrativamente -, de modo a coibir, sem deixar frestas, infrações e reparar prejuízos no confronto diário das relações em sociedade.²⁵⁴

Todo o esforço realizado para a garantia da resolução das demandas, de forma eficiente e em tempo hábil, é necessário. Há que se primar pela produtividade processual e a resposta célere a todos os jurisdicionados. Esse é um dever de todos os integrantes dos Poderes Judiciários luso e brasileiro.

Nessa senda, Santos Pastor ressalta a importância da administração da justiça de maneira eficiente. O autor afirmou:

Cualquiera que tenga alguna relación con la Administración de Justicia sabe cuán necesitada está esta actividad pública -este Programa de Gasto- de estudios sobre su racionalidad, esto es, sobre su adecuación a los objetivos pretendidamente buscados, y sobre la eficacia del servicio suministrado. Para ello nos parece imprescindible la realización de un esfuerzo teórico mínimo que permita explicar los efectos producidos por la política judicial, y sus cambios, en los costes sociales del proceso (judicial).²⁵⁵

²⁵² DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. pp. 230, 232.

²⁵³ Acerca da questão, Donário e Santos advertem: “Não é a sanção prevista na lei que constitui, por si própria, o incentivo que atua sobre o comportamento dos condutores e de outros utilizadores das rodovias (incluindo as ruas das localidades), mas sim, a sanção esperada, que é o produto da sanção prevista nas normas legais pela probabilidade de aplicação da lei, que inclui a atuação dos agentes policiais, bem como, o modo como o poder judicial funciona e aplica a lei, nomeadamente, quanto à dilação judicial.” - DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. p. 130.

²⁵⁴ BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. nº 1574350/SC. Julgado em 03/10/2017.

²⁵⁵ PRIETO, Santos Pastor (1989) – **Sistema Jurídico y Economía una introducción al análisis económico del derecho**. p. 250.

No Brasil, há uma constante preocupação com a temática da dilação processual. Ela é alvo de ampla discussão, no âmbito jurídico, tendo em vista a sua influência (por vezes, prejudicial) sobre os usuários e sua busca por uma prestação jurisdicional eficaz. Esse impacto atrai a formulação de políticas públicas – no âmbito do próprio Judiciário – visando dar uma maior celeridade às demandas.

O problema pode ser mensurado por meio da análise dos dados do Conselho Nacional de Justiça²⁵⁶, colhidos no decorrer do ano de 2018 e compilados no relatório “Justiça em Números 2019”. Inicialmente, destaque-se a presença de 78,7 milhões de processos ainda ativos ao final de 2018. Desses, 63 milhões tramitam na Justiça Estadual, responsável por processar casos envolvendo responsabilidade civil e obrigações contratuais. Apenas no ano de 2018 foram iniciados 19,5 milhões de processos, apenas na Justiça Estadual, e encerrados 22,3 milhões.

Apesar do superávit (encerrados mais processos do que iniciados), a perspectiva de duração de um processo ainda é alarmante. Consoante os dados do CNJ²⁵⁷, o período comum de tramitação de um processo até a sentença é de 2 anos e 4 meses, podendo, após isso, transitar em julgado, com pagamento espontâneo da parte perdedora, encerrando-se com 3 anos e 3 meses. Todavia, muitos não se encerram assim. São casos em que a causa é levada ao Tribunal de Justiça, por via recursal, onde passará, em média 1 ano e 1 mês. A insatisfação da parte também pode chegar ao STJ, sendo o tempo médio de tramitação nessa Corte de 1 ano e 1 mês.

Ainda com base nas informações fornecidas pelo CNJ²⁵⁸, pode-se mensurar os casos em que a parte perdedora se dê por derrotada e opte por não mais recorrer, ou mesmo que utilize todas as hipóteses recursais, mas não logre êxito em reverter o resultado desfavorável. Ainda assim, poderá resistir ao pagamento voluntário, fazendo com que a parte vencedora ingresse com a execução forçada da sentença, procedimento que possui duração média de 7 anos e 6 meses, período em que haverá a liquidação da sentença, pagamento – com ou sem penhora – e confirmação da adimplência.

Considerando todos os casos que ingressam na Justiça Estadual, havendo ou não recursos e execução ao final do feito, o tempo de tramitação médio de um processo é de 6 anos e 2 meses.

²⁵⁶ Conselho Nacional de Justiça. Justiça em Números 2019. pp. 79, 82, 84.

²⁵⁷ Conselho Nacional de Justiça. Justiça em Números 2019. pp. 149-150.

²⁵⁸ Conselho Nacional de Justiça. Justiça em Números 2019. pp. 148, 150.

A dilação é fator a ser analisado no momento da propositura de uma ação, como também o estudo da viabilidade de um acordo entre as partes. Considerando o tema pesquisado nessa peça, pode se pensar que, em geral, as ações serão propostas por particulares, prejudicados material e imaterialmente, contra o lesante, em solidariedade com seguradores – em geral, empresas de grande porte – com vasta assessoria jurídica, o que lhe permitirá resistir à demanda e ao pagamento.

Com efeito, no Brasil, tem-se dado grande atenção aos meios de composição voluntária, como forma de acelerar a resolução dos conflitos. O CPC²⁵⁹ elenca como norma fundamental do processo civil o estímulo, por parte dos operadores do direito – advogados, juízes, promotores, entre outros – à conciliação, mediação e demais métodos de resolução voluntária de demandas.

A audiência de conciliação é, atualmente, fase obrigatória do processo de conhecimento, excetuados casos em que o direito litigado não comporta transação. Recebida a petição inicial, nos moldes do CPC²⁶⁰, o juiz designará a dita audiência, obrigatoriamente.

Vê-se que o estímulo à composição amigável é caso de política pública para a busca da celeridade processual, cabendo às partes a ponderação entre a quantia almejada, a título de ressarcimento, e a dilação da demanda.

No entanto, a tarefa judicante envolve os casos de conflito de direitos e a consequente necessidade de harmonização entre eles.

4.6. A colisão de direitos fundamentais nos sistemas luso e brasileiro – ponderação, harmonização e sopesamento

A colisão, também chamada de choque ou concorrência, de direitos é afeta aos direitos fundamentais. A sua resolução envolve o sopesamento, a ponderação ou a proporcionalidade entre os princípios constitucionais e a compatibilização normativa. Pedro Rosário afirma: *“Perante uma colisão entre direitos fundamentais cabe ao Estado assegurar a sua*

²⁵⁹ Art. 3º: “Não se excluirá da apreciação jurisdicional ameaça ou lesão a direito. [...] § 3º A conciliação, a mediação e outros métodos de solução consensual de conflitos deverão ser estimulados por juízes, advogados, defensores públicos e membros do Ministério Público, inclusive no curso do processo judicial.” - **Código de Processo Civil**, Lei nº 13.105, de 16/03/2015.

²⁶⁰ Art. 334: “Se a petição inicial preencher os requisitos essenciais e não for o caso de improcedência liminar do pedido, o juiz designará audiência de conciliação ou de mediação com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo ser citado o réu com pelo menos 20 (vinte) dias de antecedência.” - **Código de Processo Civil**, Lei nº 13.105, de 16/03/2015.

*concordância prática, permitindo-se constitucionalmente ao legislador a restrição de um ou mais direitos para salvaguarda de outro(s).”*²⁶¹

Logo de início, importa salientar a diferença entre colisão e concorrência de direitos. Conforme ensina José Canotilho²⁶², ocorre a concorrência de direitos quando, em um caso concreto, a “*pretensão*” ou o “*comportamento individual*” submetem-se à proteção de “*duas ou mais normas de direitos fundamentais*”, é o que o constitucionalista descreve como “*cruzamento de direitos fundamentais*”. O autor aponta, também, outra forma de concorrência de direitos que delimita como “*acumulação de direitos*”, presente quando “*...um determinado ‘bem jurídico’ leva à acumulação, na mesma pessoa, de vários direitos fundamentais*”. A problemática da concorrência de direitos está nos “*limites divergentes*” a que estão submetidos. Havendo o envolvimento de normas constitucionais especiais em relação às demais, considera-se “*concorrência inautêntica ‘ou parcial’*”. Não havendo “*relação de especialidade*” observar-se-á qual direito possui, em si, a menor limitação legal e o maior número de elementos de estruturação.

Já a autêntica colisão de direitos fundamentais apresenta-se, no contexto em que o gozo do direito fundamental de alguém entra em choque com o gozo do direito fundamental de outrem. A citada colisão pode, ainda, ser: “*imprópria*” – confronto entre direito fundamental e bem protegido constitucionalmente; “*não autêntica*” – conflito envolvendo direito fundamental e bem jurídico coletivo/público. José Canotilho esclarece, ainda, que os direitos não são peremptórios, eles podem ser ponderados ou constitucionalmente restringidos nos casos concretos. A ponderação e a prevalência devem ser observadas legislativamente e judicialmente, vedados os excessos. Para a resolução do embate há de ser observada, também, a existência de “*restrição constitucional expressa*” ou “*reserva de lei restritiva*”, casos em que a própria Constituição prevê a restrição do direito ou permite a sua limitação legal.²⁶³

Dessarte, nenhum direito fundamental é absoluto. Embora observe-se a prevalência do direito à vida e à dignidade da pessoa humana, ainda assim, mesmo em relação a eles, há a necessidade da harmonização e da ponderação. Esta, conforme José Canotilho, serve para “*equilibrar e ordenar*” os bens jurídicos num caso concreto, formulando métodos, dentre as leis

²⁶¹ ROSÁRIO, Pedro Trovão do (2017) – O direito a ser esquecido. Revista do Direito, Santa Cruz do Sul, v. 3, n. 53, p. 125.

²⁶² CANOTILHO, José Joaquim Gomes (2003) – **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. pp. 1268-1269.

²⁶³ CANOTILHO, José Joaquim Gomes (2003) – **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. pp. 1270-1275.

reguladoras do facto, para encontrar a justeza, no contexto. Não se trata de justiça “*casuística*”, mas sim do exame minucioso da “*topografia do conflito*”, onde se mensura a “*área ou esfera*” dos direitos conflitantes, na busca de possível “*sobreposição*” entre eles, para ver o “*espaço que ‘resta’ a cada um*”. É preciso observar a “*razoabilidade*” e a veracidade do valor constitucional dos interesses trazidos no conflito. A ponderação ou “*balanceamento*” tem uso quando duas leis estão em choque de aplicação num caso concreto e não há prevalência constitucional – “*balanceamento abstrato*” - entre elas. Respeitam-se, aí, as regras constitucionais da competência. Na seara, haverá uma hierarquização “*móvel*” (provisória) em relação aos “*princípios conflitantes*”, valoração que pode mudar em cada situação específica.²⁶⁴

Ney Ribeiro defende que as legislações constitucionais lusa e brasileira contemplam a dignidade da pessoa humana como “*unidade e sentido*” dos seus princípios, de onde emanam os “*direitos e garantias fundamentais dos cidadãos*”. O escritor entende que a “*colisão ou conflito*” ocorre quando, em circunstância concreta, há proteção constitucional concomitante para dois “*valores ou bens*” opostos. Não percebe na “*subsunção*” a suficiência para resolver o embate. Vê na ponderação uma “*técnica de decisão autónoma*” e de grande valia na resolução dos conflitos.²⁶⁵

Bruno Belém, afirma que a primazia de um princípio é “*condicionada*” à conjuntura fática e esta é mutável em cada situação específica. Acredita que a técnica do “*sopesamento*” permite um “*critério*” útil para fundamentar a decisão. Valoriza o uso da “*norma da proporcionalidade*” na resolução dos casos em que a declaração de inconstitucionalidade restringe “*interesses constitucionalmente assegurados*” tendo efeitos retroativos ou prospectivos.²⁶⁶

No Brasil, também se reconhece que os direitos fundamentais são a base do princípio da proporcionalidade, que é um dos princípios gerais do direito. Gilmar Mendes e Paulo Branco lembram que a restrição de direitos requer a observância da necessidade, da adequação e da compatibilidade da medida interventiva. O Supremo Tribunal Federal se utiliza do princípio da proporcionalidade para resolver questões de colisão de direitos fundamentais, por meio da ponderação e da composição da situação concreta. Objetiva-se o respeito ao direito à vida, ao

²⁶⁴ CANOTILHO, José Joaquim Gomes (2003) – **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. pp. 1236-1241.

²⁶⁵ RIBEIRO, Ney Rodrigo Lima (2013) – **Princípio da Dignidade da Pessoa Humana: (im) possibilidade de sua ponderação? Enfoque luso-brasileiro**.

²⁶⁶ BELÉM, Bruno Moraes de Faria Monteiro (2013) – **A Norma da Proporcionalidade e a Eficácia Temporal da Decisão de Inconstitucionalidade**.

princípio da igualdade e à menor onerosidade possível aos titulares dos direitos colidentes. O choque entre os citados direitos pode envolver particulares ou estes e a coletividade.²⁶⁷

Alexandre Moraes refere que os direitos fundamentais, garantidos constitucionalmente, são limitados pela existência de outros direitos igualmente efetivados para ambos destinatários. Ele entende que “...quando houver conflito entre dois ou mais direitos ou garantias fundamentais, o intérprete deve utilizar-se do princípio da concordância prática ou da harmonização... combinar os bens jurídicos em conflito, evitando o sacrifício de uns em relação aos outros...”²⁶⁸. José Canotilho também falou da harmonização, ela é indispensável para o equilíbrio constitucional.

Sabe-se que nos casos levados à julgamento, não é raro o Judiciário deparar-se com o confronto de direitos fundamentais, individuais. Ana Barcellos observa que as leis infraconstitucionais “...podem gerar situações de antinomia” e ainda que tenham “suporte” constitucional, “parecem afrontar as outras”. Destarte, quando o conflito reside entre interesses opostos é preciso tentar leva-los, sempre que possível, à “normas jurídicas” precisando a questão da constitucionalidade e da inconstitucionalidade que lhes pode estar afeta, evitando-se os excessos.²⁶⁹ Assim também alertou José Canotilho.

Ana Barcellos admite que o direito está sempre ligado à ponderação, de forma geral. Os juízes decidem usando certa ponderação, uma vez que lhes são trazidas “...razões contrastantes ...postulando primazia...”, sendo deles a responsabilidade de distinção para resolver o caso específico.²⁷⁰

A compatibilização, a proporcionalidade e a ponderação fazem-se necessárias na tarefa de solução dos embates que envolvem direitos fundamentalmente constituídos. José Cristóvam afirma que é dever do Judiciário analisar o caso concreto observando se a “medida eleita” é a mais adequada e menos gravosa para trazer a prevalência entre os direitos fundamentais em choque. É preciso “...ponderar acerca da proporcionalidade da restrição ao direito dos cidadãos, contrastando os resultados obtidos com a restrição efetuada...”. A ponderação precisa mensurar “o grau de satisfação e efetivação” do resultado obtido. Prima-se por dirimir

²⁶⁷ MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet (2013) – **Curso de Direito Constitucional**. pp. 217-240.

²⁶⁸ MORAES, Alexandre de (2014) – **Direito Constitucional**. pp. 30-31.

²⁶⁹ BARCELLOS, Ana Paula (2008) – **Alguns Parâmetros Normativos para a Ponderação Constitucional**.

²⁷⁰ BARCELLOS, Ana Paula (2007) – **Ponderação, Racionalidade e Atividade Jurisdicional**. p. 37.

o confronto da forma mais eficaz e menos prejudicial para os detentores dos direitos colidentes.²⁷¹

A forma de tratamento do assunto possui semelhanças nos sistemas luso e brasileiro. A matéria é importante e ocupa lugar crescente na doutrina jurídica. A aplicação das técnicas de ponderação e compatibilização dos direitos e garantias fundamentais contribui para o alcance da máxima justeza nas respostas aos jurisdicionados. Convém, para isso, o exame das características teleológicas e deontológicas das normas constitucionais.

Robert Alexy observa a possibilidade de distinguir as normas como regras ou princípios, diferenciando-as qualitativamente. O escritor afirma que de maneira geral, as “... *valorações baseiam-se em diversos critérios, entre os quais é necessário sopesar, porque esses critérios competem entre si.*”. Para ele, os princípios são normas de ordenação e “*mandamentos de otimização*”, dependentes das possibilidades fáticas e jurídicas. As regras, por sua vez, possuem “*determinações*” fáticas e jurídicas que devem ser satisfeitas. O autor faz referência ao “*conflito entre regras*” e à “*colisão entre princípios*”. Reconhece que: “... *duas normas, se isoladamente aplicadas, levariam a resultados inconciliáveis entre si, ou seja, a dois juízos concretos de dever-ser jurídico contraditórios...*” resultando em formas distintas “*de solução do conflito.*”²⁷²

Dessarte, duas regras contraditórias não devem ter validade, ao mesmo tempo, num determinado ordenamento jurídico. Em tais situações, ou faz-se necessária uma regra de exceção ou uma das normas deverá ter sua nulidade declarada. Assim, “*a decisão*” será “*sobre validade*”. Em se tratando de princípios colidentes, um deles “*terá que ceder*”, ou seja, “...*um dos princípios tem precedência em face do outro sob determinadas condições. Sob outras condições a questão da precedência pode ser resolvida de forma oposta.*” Dessa maneira, “...*nos casos concretos, os princípios têm pesos diferentes...*”, resultando a “...*concepção do resultado do sopesamento como norma de direito fundamental atribuída. [...] uma "lei de colisão"...*”. Esta, deve ser suficientemente fundamentada.²⁷³

Com efeito, a colisão é resolvida por meio do sopesamento (ponderação, proporção) entre direitos fundamentais, interesses e pretensões conflitantes, do mesmo nível, mas com maior peso em determinado caso concreto. Robert Alexy lembra que: “*Princípios são sempre*

²⁷¹ CRISTÓVAM, José Sérgio da Silva (2008) – **Colisão Entre Princípios Constitucionais: razoabilidade, proporcionalidade e argumentação jurídica.** p. 222.

²⁷² ALEXY, Robert (2008) – **Teoria dos Direitos Fundamentais.** pp. 90-92.

²⁷³ ALEXY, Robert (2008) – **Teoria dos Direitos Fundamentais.** pp. 93-94, 99.

razões prima facie e regras são, se não houver o estabelecimento de alguma exceção, razões definitivas.”²⁷⁴ Em circunstâncias de dúvidas diante dos direitos fundamentais garantidos com reservas simples ou qualificadas o “*sopesamento é inafastável.*”²⁷⁵

Logo, a ponderação e o sopesamento trazem justeza à decisão da demanda. Labutar com processos é lidar com vidas. Os autos são muito mais que uma coletânea de documentos, pedidos e decisões, eles são a história e parte do destino dos donos da documentação. Quiçá, estejamos todos os que, de alguma forma e/ou função, fazemos parte do mecanismo judicial, totalmente, motivados na busca da justiça e do cumprimento legal, entendendo que esse é o nosso dever e obrigação.

A reparação dos danos materiais e não materiais, advindos dos acidentes rodoviários é uma das várias motivações de procura da justiça. A área envolve grandes discussões jurisprudenciais. Vejamos o assunto, no próximo e derradeiro capítulo.

²⁷⁴ Assim: “Se uma regra é uma razão para um determinado juízo concreto - o que ocorre quando ela é válida, aplicável e infensa a exceções -, então, ela é uma razão definitiva. Se o juízo concreto de dever-ser tem como conteúdo a definição de que alguém tem determinado direito, então, esse direito é um direito definitivo. Princípios são, ao contrário, sempre razões prima facie. Isoladamente considerados, eles estabelecem apenas direitos prima facie.” - ALEXY, Robert (2008) – **Teoria dos Direitos Fundamentais**. pp. 106, 108.

²⁷⁵ Logo: “A lei do sopesamento aponta, em primeiro lugar, para a importância da satisfação do princípio colidente e formula, em segundo lugar, um dever. [...] ... o sopesamento diz respeito a uma regra que prescreve como se deve sopesar. [...] ... a teoria dos princípios ou dos valores relaciona-se de forma neutra com a liberdade jurídica. Embora a atribuição de um peso reduzido ao princípio da liberdade jurídica possa ter como consequência sua superação, uma atribuição inversa pode, da mesma forma, levar a um excesso de liberdade jurídica. [...] A complementação do nível das regras com um nível dos princípios é necessária exatamente para garantir a vinculação à Constituição. [...] ... a segurança jurídica que pode ser criada no nível das regras tem como base não somente a exigência elementar de respeito ao teor literal do texto constitucional e à vontade do legislador constituinte, mas sobretudo também a força dos precedentes do Tribunal Constitucional Federal.” – ALEXY, Robert (2008) – **Teoria dos Direitos Fundamentais**. pp. 128, 131, 133, 169, 177-179.

5. OS DANOS PATRIMONIAIS E NÃO PATRIMONIAIS ADVINDOS DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS, EM PORTUGAL E NO BRASIL. INDEMNIZAÇÃO. COMPENSAÇÃO. SEGURO OBRIGATÓRIO E SEGURO OPCIONAL

Sabe-se que de um facto danoso podem advir prejuízos causadores de danos patrimoniais e não patrimoniais. Em determinadas circunstâncias a lesão ao direito de outrem provoca os dois citados tipos de prejuízos.

5.1. Danos patrimoniais e não patrimoniais

Os danos patrimoniais são em tese possíveis de mensuração pecuniária e indemnização. De forma generalizada as lesões afetas à modalidade dizem respeito aos bens materiais ou à capacidade e condições de sua produção. Envolvem situações em que é possível calcular as perdas e o valor delas, além da impossibilidade de ganho ou do aumento patrimonial.

Noutro turno, os danos não patrimoniais – conforme são tratados em Portugal – e os danos morais – termo mais usado no Brasil – consistem no sofrimento causado pela ocorrência do prejuízo provocador de abalo emocional, diante de situação de perda irreparável, pela impossibilidade de retorno ao *status quo* anterior ao acidente. Há que se afirmar que o dano moral não é o mero desprazer ou aborrecimento cotidiano advindos de pequenos contratempos. Como afirma Américo Marcelino, é necessário que o dano seja “[...] *juridicamente relevante*.”²⁷⁶

Nesse contexto, o acórdão do TRL, de 27 de Novembro de 2018, da lavra da Desembargadora Castelo, no processo 932/13.6TBALQ.L1, traz as definições dos danos corporais e seus desdobramentos patrimoniais e não patrimoniais, presentes e futuros, para vítima sinistrada, atropelada por empilhadeira, no trabalho, vindo a sofrer amputação “*transmetatársica*” do seu pé direito e restando com IPP, constatada por exame pericial, considerada em “...*grau 3 (três) numa escala de sete graus de gravidade crescente...*”, conforme o anexo II, da tabela nacional para avaliação de incapacidades permanentes em Direito Civil, do D.L n.º 352/2007²⁷⁷. O aresto, reconhecendo o sofrimento da parte lesada, enfatiza que os

²⁷⁶ Segundo o autor: “O conceito de dano moral é jurídico. Nem tudo quanto na linguagem corrente pudesse conceber-se como dano não patrimonial (simples contratempos, demoras, etc.) é dano não patrimonial juridicamente relevante. Sê-lo-ão tão somente aqueles danos que «pela sua gravidade mereçam a tutela do direito». O carácter excepcional desta figura, unicamente prevista no art. 496º e a propósito da responsabilidade civil, extracontratual, permite concluir que o legislador não quis estender a qualquer outro tipo de responsabilidade.” - MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. p. 391.

²⁷⁷ DECRETO-LEI N.º 325/2007. **Diário da República**, 1.ª série – N.º 204 - 23 de Outubro de 2007. pp. 7715-7808.

valores arbitrados para os danos não patrimoniais, compensatórios, “...*não podem ser meramente simbólicos.*”²⁷⁸

Importa lembrar que, as perdas decorrentes de um sinistro podem atingir a própria pessoa, nos casos de prejuízos à sua integridade física, estética, mobilidade, habilidade intelectual e/ou profissional e possibilidade de gozar plenamente ou totalmente os bens do viver, casos de vida vegetativa, impedimento do uso de dom importante para a existência criativa e limitações penosas e obstativas da vida natural – danos corporais. Noutros casos, é ceifada a vida de um ente querido ou imposta a este uma vida repleta de impossibilidades, tais como as supracitadas.

Neste ponto, emergem variados questionamentos. Que compensação material pode ser suficiente para amenizar a dor da falta de uma pessoa amada ou atenuar o vazio deixado por alguém que é único? Na verdade, em termos de individualidade, personalidade e valor, somos todos únicos para nós mesmos e para quem nos ama. De certa forma, insubstituíveis. O lugar ocupado por cada membro da família é singular. Encargos exercidos podem ser realizados por outras pessoas, mas o valor de quem se foi jamais termina.

No caminho, pergunte-se, ainda: como compensar materialmente a perda de um membro do corpo ou de sua função? E quando a limitação obsta o exercício de outros ou de todos os direitos da personalidade? E se o corpo não mais funcionar para obedecer a mente? Se a vida do ente amado passar a ser involuntária? E quando a condição do lesado afeta a relação conjugal e familiar, impedindo o exercício das suas funções pessoais e mudando a rotina dos demais?

²⁷⁸ Define, o acórdão: “Dano corporal. Danos patrimoniais e danos não patrimoniais. I. Dano corporal (ou dano biológico) consiste numa lesão na integridade do sujeito enquanto pessoa, na sua globalidade psicofísica; trata-se de dano real ou dano-evento do qual podem decorrer danos patrimoniais e/ou danos não patrimoniais, podendo os primeiros assumir feição de danos emergentes ou de lucros cessantes. II. Quando, por causa do dano corporal, o lesado tem de desenvolver esforços suplementares para a realização das tarefas profissionais, apesar de o dano ser compatível com o exercício da atividade profissional habitual e não lhe ter determinado diminuição do salário, estamos em presença de uma decorrência danosa com valor patrimonial: a hora de um empregado que produz menos, porque carece de um esforço acrescido para produzir o mesmo, é mais barata que a de um que produz mais na mesma unidade de tempo; ainda que no presente não haja uma diminuição de salário, o dano corporal poderá ter influência na futura progressão no emprego bem como na obtenção de novos empregos. Estas circunstâncias constituem um dano presente e sobretudo futuro, com valor pecuniário. III. O mesmo dano corporal pode gerar, e normalmente gera, danos de carácter não patrimonial merecedores de indemnização, entre os quais se contam o sofrimento físico e psíquico (angústia, tristeza, apreensão) por se ver impedido de andar e por andar com dificuldade e dor. IV. Sendo os danos não patrimoniais insuscetíveis de quantificação, o seu ressarcimento tem uma função essencialmente compensatória: permitir ao lesado dispor de uma soma de dinheiro que lhe permita adquirir bens ou serviços que lhe deem alguma satisfação, compensando-o, ainda que sofrivelmente, pelo mal padecido, pelo que o seu quantitativo não pode ser meramente simbólico.” - CASTELO, Hígina – Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 27 de novembro de 2018, Sétima Secção, Processo 932/13.6TBALQ.L1.

Como reparar materialmente as penosas circunstâncias, causadoras de dores e angústias variadas? Haverá indemnização na área?

A resposta do direito aponta para uma compensação e não para a indemnização do prejuízo. É impossível indemnizar um dano não patrimonial.²⁷⁹ Portanto, tenta-se apenas compensar. É o máximo que se pode fazer.

Não por menos, Jesús Pintos enfatizou a preocupação latente em torno dos acidentes de transportes e os danos imateriais e materiais que provocam, consubstanciando prejuízos dolorosos, por vezes irreparáveis em sua totalidade, para os lesados e seus familiares. O autor, faz alusão à utilidade da Análise Económica do Direito para o enfrentamento do problema:

Los accidentes constituyen uno de los importantes motivos de preocupación de nuestro tiempo. La cantidad de vidas humanas, el dolor y las cuantiosas pérdidas materiales que llevan consigo no son para menos. En cierta correspondencia con la gravedad de la materia, se ha generado cierto volumen de investigación, aunque continúen representando un reto para los investigadores interesados en estos temas. El objeto de estudio de este trabajo se ubica en el campo general del Derecho de accidentes y aborda una dimensión particular del problema, la relativa a la bondad de los mecanismos indemnizatorios, contemplada desde la perspectiva del análisis económico del Derecho.²⁸⁰

Por sua própria natureza, como afirma António Monteiro, os danos não patrimoniais são “[...] *insusceptíveis de uma avaliação pecuniária [...]*”, ou seja, não há como mensurar o seu valor. O autor chama a atenção para a distinção entre os termos “*danos não patrimoniais*” e “*danos morais*”. Explica que “[...] *a expressão danos não patrimoniais é mais rigorosa que a expressão danos morais [...]* porque a primeira é mais abrangente [...]” ela demonstra mais claramente a sua “[...] *característica essencial [...]*” de impossibilidade de mensuração financeira, ocasionando, dessa maneira, “[...] *o problema jurídico fundamental da sua reparação.*”²⁸¹

²⁷⁹ Nesta senda: “La indemnización de los daños corporales (muerte, secuelas y lesiones temporales) responde siempre al mismo esquema. Producen perjuicios personales o morales que no pueden ser atendidos mediante una reparación integral al no existir en el mercado un equivalente pecuniario sino a través de una compensación “de consolación” que es idéntica para todas las personas, la cual puede ser complementada mediante una indemnización adicional cuando presenten unos perjuicios personales o morales particulares.” – CERVERA, Enrique García-Chamón (2015) – La Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor: especial consideración al daño y a su reparación. pp. 283-284.

²⁸⁰ AGER, Jesús Pintos (2000) – **Baremos, Seguros y Derecho de Daños**. p. 25.

²⁸¹ Já os danos morais são: “[...] os vexames e desconsideração social [...] resultantes da ofensa a bens ou valores de ordem moral (como a honra, o bom nome e reputação) [...]”. - MONTEIRO, António Pinto (2014) – A indemnização por danos não patrimoniais em debate: também na responsabilidade contratual? Também a favor das pessoas jurídicas? In: **Revista Brasileira de Direito Comparado**. N° 46. p. 14.

A compensação dos danos não patrimoniais, advindos dos sinistros rodoviários, é tarefa justa, pedagógica e necessária. A responsabilização pela dor, angústia e sofrimento causados a outrem, na área em foco, contribuem para o alcance da convivência social adequada, onde os direitos individuais e coletivos são respeitados, também no trânsito.

No entanto, há que se ter cuidado com a “*industrialização dos danos morais*”, a banalização do instituto e o enriquecimento sem causa. É impossível a vida em sociedade sem a ocorrência de alguns contratempos, dissabores e prejuízos unicamente materiais, estes não são, via de regra, suficientes para a caracterização dos danos extrapatrimoniais. O Relator Marco Bellizze, do STJ, em acórdão de sua lavra, advertiu acerca da “*vulgarização dos danos extrapatrimoniais*”²⁸².

Há, por isso, uma incumbência para a magistratura: manter o equilíbrio na configuração do instituto, primando pela justiça, coibindo os abusos e aplicando a equidade. A tarefa judicante é sempre desafiadora.

Na busca de aprimorar o atendimento à compensação ou ao ressarcimento para o lesado, a jurisprudência portuguesa, ao tempo em que, por um lado, apresentava resistência, por outro, desejava a padronização dos valores a serem pagos a título de restituição pelos danos corporais, com objetivo de maior celeridade processual e justiça nas decisões. Nunca, porém, anulando ou mitigando a discricionariedade do julgador e/ou o princípio da equidade na análise das peculiaridades do caso concreto.²⁸³

A tarefa de mensuração do quanto reparatório dos danos suportados pela vítima, não é fácil, é árdua e muito séria. Não fora assim, o assunto não levantaria tanto enfoque

²⁸² Eis a ementa: “RECURSO ESPECIAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. DANOS MORAIS DECORRENTES DE COLISÃO DE VEÍCULOS. ACIDENTE SEM VÍTIMA. DANO MORAL *IN RE IPSA*. AFASTAMENTO. NECESSIDADE DE APRECIACÃO DE CONTEXTO FÁTICO-PROBATÓRIO. INVIABILIDADE EM RECURSO ESPECIAL. RETORNO DOS AUTOS À ORIGEM. RECURSO ESPECIAL PROVIDO. 1. O movimento de despatrimonialização do direito privado, que permitiu, antes mesmo da existência de previsão legal, a compensação de dano moral não se compatibiliza com a vulgarização dos danos extrapatrimoniais. 2. O dano moral *in re ipsa* reconhecido pela jurisprudência do STJ é aquele decorrente da prática de condutas lesivas aos direitos individuais ou perpetradas contra bens personalíssimos. Precedentes. 3. Não caracteriza dano moral *in re ipsa* os danos decorrentes de acidentes de veículos automotores sem vítimas, os quais normalmente se resolvem por meio de reparação de danos patrimoniais. 4. A condenação à compensação de danos morais, nesses casos, depende de comprovação de circunstâncias peculiares que demonstrem o extrapolamento da esfera exclusivamente patrimonial, o que demanda exame de factos e provas. 5. Recurso especial provido.” - BELLIZZE, Marco Aurélio, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1653413/RJ. Julgado em 05/06/2018, DJe 08/06/2018.

²⁸³ AMEIXOEIRA, Maria Amélia C. (2007) – Indemnização por danos patrimoniais e não patrimoniais fundadas em responsabilidade de acidente rodoviário. In: **Revista do CEJ. n.º 6.** 1.º Semestre de 2007. pp. 37-58.

jurisprudencial e doutrinário. A relevância da compensação do prejuízo merece o espaço que ocupa, tanto em Portugal, quanto no Brasil.

O Relator Marco Bellizze lavrou acórdão reconhecendo a dificuldade da quantificação do “...valor pecuniário que possa corresponder à dor e ao sofrimento advindos da perda de um ente querido...”²⁸⁴. Além do mais, por certo, o dano merecedor da tutela do direito, por sua gravidade, ainda que não patrimonial receberá mensuração patrimonial. Nesse caminho, as palavras do Juiz Conselheiro, João Rosa, enfatizando que a tarefa é mais que mecânica, envolve o sentir do julgador.²⁸⁵

Ana Leite enfatiza a importância de se permitir certa discricionariedade ao julgador, ao fixar as indemnizações referentes às lesões imateriais, tendo em vista as especificidades dos

²⁸⁴ Logo: “No que se refere especificamente às ações envolvendo dano moral, a dificuldade em estabelecer uma correlação direta entre o pedido e a entrega da prestação jurisdicional também é sentida, já de início, no momento de se atribuir o valor da causa, pois, ao contrário do que ocorre com as ações que objetivam reparação por danos materiais, não é tarefa fácil quantificar o valor pecuniário que possa corresponder à dor e ao sofrimento advindos da perda de um ente querido, como no caso, em que os autores perderam o pai, vítima de atropelamento, na medida em que não existem critérios fixos seguros que permitam essa avaliação. [...]. Volto a enfatizar que, como regra, o valor da indemnização por dano moral é de difícil aferição, de modo que o quantum declinado na inicial tem sempre uma carga que decorre de mera estimativa do autor, sem que isso desfigure a certeza do pedido, que se vincula, em maior medida, à existência do dano moral em si, do que à mensuração Económica do valor devido, o qual pode variar a depender das circunstâncias objetivas e subjetivas do caso concreto. [...]. Ora, o valor da indemnização por dano moral deve ser arbitrado pelo juiz de maneira a servir, por um lado, de lenitivo para a dor psíquica e emocional sofrida pelo lesado, sem importar a ele enriquecimento sem causa, e, por outro, deve desempenhar uma função pedagógica e de reprimenda ao ofensor, a fim de evitar a recidiva. [...]. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. FALECIMENTO DO PAI DOS AUTORES EM DECORRÊNCIA DE ATROPELAMENTO. 1. OMISSÃO DO ACÓRDÃO RECORRIDO. INEXISTÊNCIA. 2. VALOR DA CONDENAÇÃO POR DANOS MORAIS. ALEGAÇÃO DE JULGAMENTO *ULTRA PETITA*. NÃO OCORRÊNCIA. 3. COMPENSAÇÃO ENTRE O VALOR DA INDEMNIZAÇÃO E O DO SEGURO OBRIGATÓRIO. POSSIBILIDADE. SÚMULA 246/STJ. 4. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. [...] 2. Trata-se de ação de indemnização por danos morais decorrentes do falecimento do pai dos autores, vítima de atropelamento, cujas peculiaridades do caso recomendam o afastamento da alegação de julgamento *ultra petita*, pelo facto de o magistrado ter interpretado que o pedido genérico à reparação por dano moral em 50 (cinquenta) salários mínimos refere-se a cada um dos 2 (dois) filhos individualmente, e não a valor único global, o qual, inclusive, se afigura singelo, se comparado aos parâmetros utilizados por esta Corte em situações análogas. 3. É devida a compensação entre o valor do seguro obrigatório e o montante fixado a título de indemnização pelos danos sofridos, sob pena de *bis in idem*, conforme a Súmula 246/STJ. 4. Recurso especial parcialmente provido.” - BELLIZZE, Marco Aurélio, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1616128/RS. Julgado em 28/04/2015.

²⁸⁵ Diz o Jurista: “O que me importa é sentir o dano, sentir que o património de alguém, a sua personalidade, foi atingida por um acto ilícito e é necessário proceder à reparação dos danos provocados. É que tenho a convicção de que há situações em que o dano, *ab origine* não patrimonial, como que se patrimonializa, ganhando uma dimensão material tão concreta que, por assim dizer, lhe subverte a sua própria natureza [...]. Ainda que um determinado dano possa ser apenas um incómodo – naturalmente com a gravidade suficiente para merecer a tutela do direito, atento o que dispõe o nº1 do art.496º do C Civil – pode acontecer que a eliminação do incómodo tenha uma tradução patrimonial tão concreta, que patrimonialize quem nasceu de mãe não patrimonial, passe a expressão.” - ROSA, João Pires da (2014) – Temas de Direito Civil; In: **O Dano na Responsabilidade Civil**. pp. 57-58.

casos concretos, sendo essa liberdade comedida um fator determinante para a concretização da função compensatória da indemnização.²⁸⁶

Portugal possui tabela mensuradora de proposta razoável a ser apresentada para a indemnização de danos corporais, permanentes, aos prejudicados em acidentes de viação. A Portaria instituidora (n.º 377/2008) seguiu os moldes da Lei n.º 291/2007, de 21/08, e foi modificada pela Portaria n.º 679/2009, de 25/07. Além da tabela, em anexo, a disposição legal traz em seu corpo:

Em concreto, é alargado o direito indemnizatório por esforços acrescidos a lesados ainda sem actividade profissional habitual e revisto extraordinariamente o montante da indemnização por incapacidade permanente absoluta para o jovem que não iniciou vida laboral, mais em linha com os valores praticados por acordo no mercado segurador.²⁸⁷

Nesse sentido, Jesús Pintos reconhece a utilidade de tabelas, ou diga-se, escalas que proporcionem limites ou a padronização dos danos, para evitar a variabilidade das indemnizações dos prejuízos causados nos acidentes de viação, quando os critérios de avaliação das perdas não sejam explícitos e facilmente mensuráveis judicialmente:

En general, los baremos son un buen remedio ante situaciones de variabilidad excesiva. El daño moral plantea la más clara de ellas: es en su cuantificación donde más sentido tiene someter el arbitrio judicial al poder estabilizador de aquéllos.²⁸⁸

²⁸⁶ Assim: “A natureza imaterial da lesão a compensar exige a apreciação das especificidades do caso concreto, o que pressupõe a concessão ao julgador de uma margem de discricionariedade, dado que a definição prévia dos elementos a atender e, eventualmente, dos montantes a arbitrar, poderá não abranger todas as circunstâncias relevantes caracterizadores da situação em causa, assim impedindo a indemnização de cumprir a função compensatória que lhe é conferida pela lei. Esta multiplicidade de circunstâncias, porém, dificulta a uniformização de parâmetros, no que respeita à relevância a atribuir aos diversos elementos no âmbito do cálculo da indemnização por danos não patrimoniais, o que pode resultar na disparidade entre decisões de casos análogos.” – LEITE, Ana Margarida Pinheiro (2015) – **A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais**. p. 73.

²⁸⁷ Portaria n.º 679/2009, de 25 de Junho. Diário da República, 1.ª série — N.º 121 — 25 de Junho de 2009. pp. 4139-4141.

²⁸⁸ Em complemento: “Lo que parece claro es que **la aplicación que pueda hacerse de la literatura sobre el valor de la vida para avanzar en la evaluación del daño moral deberá llevarse a cabo mediante baremos**. Si ya no es razonablemente abordable la individualización del daño sufrido por cada víctima, sino que, además, ni siquiera es deseable, nos encontramos ante todas las condiciones en las que um baremo –un conjunto de indemnizaciones medias sensibles a los grandes factores explicativos de la mayor parte de las indemnizaciones– tiene sentido. El baremo no elimina los errores en la valoración judicial del daño sufrido por cada víctima, pero compensa los cometidos con todas, en valores agregados. Ello presenta algunas ventajas de cara al objetivo de la compensación – igualdad, seguridad jurídica y certidumbre–; y casi todas las que se me ocurre imaginar en lo concerniente al efecto preventivo de la responsabilidad civil, pues repercute el daño moral medio en el causante, una solución muy superior a la actual estimación arbitraria. En general, la adopción de un baremo supone la asunción consciente de un tipo de error: las indemnizaciones que quedan a ambos lados del valor central –ya sea éste la media, mediana o moda– señalado por el baremo; pero ambos errores se compensan si el baremo está bien diseñado y no contiene sesgos. Esta pérdida sólo es significativa cuando no es posible individualizar objetivamente reparaciones para cada supuesto, como ocurre, por ejemplo, al intentar aplicar la restitución íntegra al daño moral sin más criterios de referencia. [...] Los avances serán más seguros si se construye sobre los aciertos, entre los que

No entanto, Maria Trigo alerta para os problemas persistentes na área. A autora discorda do entendimento estabelecido pela Portaria n.º 377/2008 e observa que o dispositivo apresenta pontos negativos. Um deles, é a forma de tratar o dano biológico.²⁸⁹ Enfoca que a utilidade de um regime acerca do dano biológico consistiria em trazer mais justeza na indemnização do prejuízo causado.²⁹⁰ Afirma que os valores referidos nas tabelas de mensuração são “... *tidos como montantes mínimos a respeitar pelas seguradoras para que as respectivas propostas sejam consideradas razoáveis.*”²⁹¹ Destarte, os valores constantes nas tabelas funcionariam como um norte, respeitando-se as especificidades de cada caso concreto.²⁹²

Com efeito, as tabelas mensuradoras, dos limites do valor indemnizatório dos danos corporais podem permitir certa padronização e, logo, menor disparidade entre os valores deferidos nas decisões judiciais. Entretanto, apresentam soluções e dificuldades. Assim, conforme Ana Leite, a equidade conserva o seu valor na aplicação da justiça.²⁹³

destaca el haber sujetado la indemnización por daño moral a un baremo. Si además se garantizara la restitución íntegra del lucro cesante allí donde es posible y se reservara el rango legal para los grandes principios rectores, podrían afianzarse esos avances e introducir otros sin un coste prohibitivo. No parece haber ninguna razón que impida aplicar a los daños causados en cualquier accidente los logros alcanzados en el ámbito de la circulación, de modo que una vez superados los errores de nuestro actual baremo, será una buena herramienta para la valoración, en general, del daño moral.” - AGER, Jesús Pintos (1990) – Baremos. In: **Revista para el Análisis del Derecho**. pp. 8, 11-12, 15.

²⁸⁹ Destarte: “O regime da Portaria n.º 377/2008, tem, entre outras deficiências, um vício capital: lida com o “dano biológico” como correspondendo a consequências patrimoniais de situações de incapacidade temporária e/ou parcial, uma vez que o contrapõe aos danos patrimoniais futuros das situações de incapacidade de obtenção de rendimentos absoluta (ou equiparada), orientação da qual divergimos...” – TRIGO, Maria da Graça (2011) – Adopção do Conceito de “Dano Biológico” pelo Direito Português. p. 178.

²⁹⁰ Então: “...a vantagem da introdução da concepção de dano biológico seria a de ampliar os componentes de dano real a ter em conta; para, num segundo plano, determinar, de forma mais justa, a indemnização devida pelo lesante, em regra quanto às consequências de natureza não patrimonial. Mas não necessariamente apenas quanto a estas. Também no domínio dos efeitos de natureza patrimonial, equivalentes aos danos emergentes e aos lucros cessantes, entendidos estes últimos como os valores de perda de rendimentos resultantes da afectação, total ou parcial, temporária ou permanente, da actividade laboral do lesado, será possível extrair novos elementos da concepção ampla de dano biológico como dano real ou dano-evento.” - TRIGO, Maria da Graça (2011) – Adopção do Conceito de “Dano Biológico” pelo Direito Português. pp. 168-169.

²⁹¹ TRIGO, Maria da Graça (2011) – Adopção do Conceito de “Dano Biológico” pelo Direito Português. p. 171.

²⁹² Neste sentido: “Entre las reglas generales del sistema destacan los denominados principios estructurales. El principio de reparación integral no deja de ser más que un desideratum porque el baremo se encarga de establecer topes o límites indenizatorios que impiden reparar el daño efectivamente producido por lo que sería deseable que el régimen legal tuviera un alcance meramente presuntivo dejando al arbitrio del perjudicado la posibilidad de alegar y probar um prejuicio superior al previsto legalmente.” – CERVERA, Enrique García-Chamón (2015) – La Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor: especial consideración al daño y a su reparación. p. 284.

²⁹³ A autora complementa: “...o recurso à equidade, na decisão que incide sobre a quantificação da indemnização por danos não patrimoniais, permite o respeito do princípio da proporcionalidade, que integra o princípio da igualdade, se os elementos atendidos e os critérios seguidos pelo julgador forem expressamente indicados, permitindo a respetiva consideração em casos análogos e, assim, contribuindo para a uniformização na

A importância da matéria nos traz o desejo de continuar a discorrer acerca do assunto. Na altura, interessa seguir e adentrar na questão da transferência da obrigação de indemnizar para uma seguradora, pelos moldes legais e contratuais. Vejamos as peculiaridades do seguro obrigatório, afetas a cada um dos sistemas – lusitano e brasileiro – enfocados nos pontos que se seguem.

5.2. O ressarcimento dos danos advindos dos acidentes viários – Hipóteses de cobertura pelo SORCA à luz da Doutrina e Jurisprudência de Portugal

O ressarcimento dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes dos acidentes rodoviários, a serem suportados pelo SORCA envolvem algumas condições legais e entendimentos jurisprudenciais variados.

O debate jurídico – jurisprudencial e doutrinário – acerca dos danos não patrimoniais, em Portugal, é farto. São vários os aspectos a serem discutidos. Dentre eles a questão da morte como dano autónomo, a mensuração do valor indemnizatório referente ao perecimento ou à invalidez total do sinistrado, o sofrimento antes da morte (sucessão), em contraste com o sofrimento próprio do parente, etc.

Américo Marcelino, questiona o facto da ocorrência da morte do sinistrado permitir, por vezes, a indemnização maior que o dano de uma invalidez permanente, à qual terá que ser suportada por toda a vida do lesado. O autor não entende por que os familiares das vítimas fatais receberiam, em seu nome, mais que os próprios acidentados se os mesmos tivessem sobrevivido.²⁹⁴

Dessarte, a circunstância acima abordada pode levar ao errôneo entendimento de que a morte do atingido poderia ser mais vantajosa, financeiramente, para os seus parentes e, ao mesmo tempo, mais económica para o lesante, uma vez que importaria menor custo para esse e maior valor para aqueles que receberiam pela perda do bem da vida, do seu ente, e pelos danos

interpretação e na aplicação do direito.” – LEITE, Ana Margarida Pinheiro (2015) – **A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais**. p. 74.

²⁹⁴ Segundo o escritor: “Ora, é muito diferente ser o próprio sinistrado que sofreu na carne os horrores das queimaduras, fraturas ou perda de visão, a pedir a respectiva indemnização por tais danos morais, ou, falecido ele, serem os familiares a reivindicarem a mesma indemnização. No caso de morte (causada pelo acidente ou subsequente a este mas alheia a ele) não tendo o sinistrado chegado a pedir indemnização, podem ser atendidos: - os danos não patrimoniais sofridos pela vítima; e os sofridos pelas pessoas mencionadas no n.º 2.” - MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 352, 354.

morais pessoais que suportaram. Muito embora, saiba-se que nada repara a morte de um ente amado.

Acerca do tema, Américo Marcelino entende a repulsa que se pode sentir com a possibilidade do lesante “[...] *ficar em melhor situação se provocou a morte do que se apenas lesionou.*”. Mas, completa: “[...] *esta objecção ficará sem sentido se nos lembrarmos dos campos específicos da responsabilidade civil e da responsabilidade penal*”. O jurista refere que a “*indenização em dinheiro*” objetiva dar ao lesado alguma “*compensação*” que diminua o seu sofrimento. Assim, entende que a responsabilidade civil é reparatória e a responsabilidade penal é punitiva. Cada uma com sua esfera de ação.²⁹⁵

Américo Marcelino critica o pensamento jurisprudencial que atribui ressarcimento, por danos morais, pela perda do bem da vida, de forma autônoma. Entende que a compensação, por danos imateriais deve contemplar o prejudicado de forma direta, em sua própria esfera jurídica, ou diga-se, o acidentado tem direito a ser compensado pelo sofrimento pessoal e os parentes pelos sofrimentos próprios, não havendo possibilidade de majoração de valor pela morte do ferido ou pela transmissão do ressarcimento advindo do seu próprio sofrimento. O autor preocupa-se com a comercialização do instituto.²⁹⁶

Segundo Rute Pedro, os danos não patrimoniais podem ser diretos ou indiretos. Destarte, os danos diretos são os produzidos na esfera jurídica pessoal do lesado imediato, os prejuízos corporais que ele sofreu. Já os danos indiretos são os suportados pelas pessoas diversas do sinistrado, as que sofrem as consequências da lesão que atingiu a vítima imediata, porém, em sua própria esfera jurídica. São os lesados mediatos.²⁹⁷

²⁹⁵ Logo: “No que haja de eticamente censurável na conduta do responsável, o direito penal se encarregará de lhe dar a devida retribuição, pois para isso existe.” - MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 355-356 e 361.

²⁹⁶ Dessa forma, Marcelino entende o dano moral como um direito pessoal, um direito personalíssimo. Assim, diz: “A razão de ser da ressarcibilidade dos danos morais... é proporcionar ao lesado uma compensação monetária que de algum modo lhe atenua ou lhe faça esquecer os sofrimentos advindos da lesão. Tem pois, um caráter PESSOALÍSSIMO. (...) Danos sofridos pela vítima só podem ser os que ela padeceu em vida, pois não é logicamente possível imaginar a vítima a sofrer o dano da sua morte: -quando este dano se consuma, já não há vítima que o sofra! Já não há um sujeito de direitos que se tenha tornado credor do direito a indenização pela sua morte e, muito menos, que possa transmitir tal direito”. Afirma, ainda que os danos não patrimoniais exigem “... a existência de um concreto dano moral PRÓPRIO.” - MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 367-372.

²⁹⁷ PEDRO, Rute Teixeira (2017) – Os Danos não Patrimoniais (ditos) Indiretos: uma reflexão *ratione personae* sobre a sua ressarcibilidade. In: **Responsabilidade Civil: cinquenta anos em Portugal e no Brasil**. p. 242.

Não há hierarquia entre o dano direto e o indireto. Ambos possuem alto nível de importância na medida em que atingem os lesados (direto e indireto), causando-lhes prejuízos, por vezes, irreparáveis, funcionando a indemnização como uma forma de compensação.

Ainda assim, não se há de misturar os danos referidos, quais sejam: os danos sofridos pela vítima antes da sua morte – dor, sofrimento, angústia etc. – passíveis de transmissão hereditária – e os danos próprios suportados pelos parentes da pessoa vitimada, por sua invalidez ou morte – danos que nascem no âmbito jurídico do familiar próximo. Aqui, reside vasta discussão jurisprudencial. Uma das questões levantadas, na jurisprudência, é saber se o dano da morte pode ser compensado, uma vez que haja cessado, com o evento danoso, a personalidade jurídica do seu titular. No assunto, dividem-se os entendimentos.

Outro ponto relevante a ser enfrentado consiste na cobertura dos danos não patrimoniais e os institutos aptos a suportá-los para que sejam contemplados e ressarcidos os danos diretos e indiretos. O entendimento jurisprudencial acerca da questão tem sido voto a voto alcançado.

Quando se trata do seguro pessoal de danos automóvel, sabe-se que a sua cobertura independe de culpa (sendo esta apenas uma ferramenta mensuradora da responsabilização) e que a indemnização tem o seu limite no valor segurado. Obviamente, haveria muito mais a ser observado, nos bastando o que foi dito, no momento, para a alegação desejada.

Explicamos. É que quando em foco o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, contrato eminentemente a favor de terceiros prejudicados, as condições diferenciam-se. Elas estão previstas, taxativamente, no Decreto-Lei n.º 291/2007 e são bem específicas quanto, por exemplo, à inviabilidade da indemnização dos danos sofridos pela vítima causadora do acidente. Nesse ponto, são muitos os detalhes a serem versados.

A Jurisprudência Portuguesa trilhou um nobre e minucioso caminho no enfoque dos danos não patrimoniais. Surgiram questões, dentre outras, como: - Os parentes da vítima, causadora do acidente, são titulares da compensação de danos morais, por direito próprio – aquele que nasce diretamente na esfera jurídica pessoal do titular, muito embora, segundo a Lei n.º 291/2007, do Seguro Obrigatório, na esfera do falecido não haja nascido o referido direito para que pudesse ser transmitido, face a sua exclusiva culpa pelo acidente? - Os danos não patrimoniais indemnizáveis, nos moldes do art.º 496º, do CC, às pessoas ali elencadas, restringem-se aos casos de morte da vítima ou estendem-se às situações de invalidez total ou parcial e/ou graves danos físicos ou psicológicos, que a atinjam, tornando-a dependente de outrem que terá, também, a sua esfera jurídica alterada?

Os questionamentos supracitados, assim como outros de relevância jurídica para os muitos casos levados à Justiça Portuguesa, foram sendo tratados pela doutrina e a jurisprudência com o anseio de proteger as vítimas dos acidentes rodoviários. Os julgados, doravante citados, demonstram o alargado caminho percorrido para a solução das demandas.

Sabe-se que os danos não patrimoniais são enfocados no artigo 496²⁹⁸, do CC português. Rute Pedro lembra que em termos de danos indiretos, o referido dispositivo prevê, literalmente, o direito - apenas nos casos de morte da vítima, porém, na interpretação lusitana surge “[...] a *idéia de extensão de compensabilidade [...]*” nos casos em que “[...] a *lesão corporal, apesar de não produzir a morte, provoque afetações muito graves no lesado imediato.*”²⁹⁹.

O Pleno do STJ unificou a jurisprudência, em janeiro de 2014, nos seguintes termos:

[...] Uniformiza-se a jurisprudência nos seguintes termos: Os artigos 483º, n.º 1 e 496º, n.º 1 do Código Civil devem ser interpretados no sentido de abrangerem os danos não patrimoniais, particularmente graves, sofridos por cônjuge de vítima sobrevivente, atingida de modo particularmente grave.³⁰⁰

Nessa direção, o julgado de 01 de abril de 2014, no Processo de n.º 498/12.4TBTNV.C1, reconhecendo o direito à indemnização, no caso em que o marido da autora, vítima de acidente causado por condutora segurada, restou com sequelas graves que lhe deixou inválido para o sustento da família e para o cumprimento dos deveres conjugais, passando a depender totalmente dos cuidados da esposa.³⁰¹

²⁹⁸ ARTIGO 496º: “Danos não patrimoniais 1 – Na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito. 2 – Por morte da vítima, o direito à indemnização por danos não patrimoniais cabe, em conjunto, ao cônjuge não separado de pessoas e bens e aos filhos ou outros descendentes [...] 4 – O montante da indemnização é fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas no artigo 494º; no caso de morte, podem ser atendidos não só os danos patrimoniais sofridos pela vítima, como os sofridos pelas pessoas com direito a indemnização nos termos dos números anteriores.” - **CÓDIGO CIVIL**: Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de novembro de 1966. pp. 97-98.

²⁹⁹ PEDRO, Rute Teixeira (2017) – Os Danos não Patrimoniais (ditos) Indiretos: uma reflexão *ratione personae* sobre a sua ressarcibilidade. In: **Responsabilidade Civil: cinquenta anos em Portugal e no Brasil**. pp. 245-246.

³⁰⁰ BERNARDO, João Luís Marques, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, n.º 6/2014, de 09 de Janeiro de 2014, Plenário das Secções Cíveis, Processo 6430/07.0TBURG.S1.

³⁰¹ Diz o aresto: “ACIDENTE DE VIAÇÃO. DANOS NÃO PATRIMONIAIS. PARENTESCO. SINISTRADO [...] i. O dano não patrimonial pode ser causado a parentes do lesado imediato, não somente no caso de morte deste, mas também em casos diversos desse, e pode ser em tais casos tão justificado o direito de reparação do dano não patrimonial dos parentes como no de morte do lesado imediato. ii. A lei – artigo 496º C. Civil - refere-se expressamente só ao caso de morte por ser aquele em que, em regra, maiores danos existem, não excluindo, portanto, que os parentes da vítima imediata tenham também direito de reparação dos seus danos em outros casos. iii. Na verdade a lei e, máxime, a sua interpretação, deve, por via de regra e salvo situações excepcionais, representar a emanção do sentimento comum e acolher e ser operada de acordo com as concepções éticas socialmente vigentes e prevaletentes. iv. E sendo que a defesa da dignidade do ser humano e a valorização da sua vertente psicossomática são valores e bens cada vez mais atendíveis e tuteláveis na hodierna sociedade portuguesa, mal se compreenderia, que, pelo menos nos casos mais gravosos, não fosse indemnizável a forte afetação da vertente pessoal, consubstanciada em inequívocos e gritantes sofrimentos, podendo a sua postergação constituir

João Rosa observa: “*E na verdade, se o débito conjugal é um direito de cada um dos cônjuges, alguma coisa morre quando o outro fica impossibilitado de cumprir o seu dever. Alguma coisa morre no património do cônjuge.*”³⁰².

Mafalda Barbosa faz referência ao entendimento de alguns juristas de que a aplicação do art.º 496º, n.º 2, do Código Civil Português, não pode ser feita por “*analogia*”, por conta do seu “*caráter excepcional*”, mas que é possível fazer-se uma “*interpretação extensiva*”. Exemplifica a ideia lembrando que os juízes do Tribunal da Relação de Coimbra, no acórdão de 22/1/2013, realizando a citada “*interpretação extensiva*” do n.º 1 do art.º 496º, do CC, ou entendendo “*o direito à sexualidade como um direito de personalidade*”, admitiram explicitamente a indemnização do dano suportado por uma mulher, em razão da impotência sexual de seu marido, resultante de sinistro rodoviário que o deixou impedido de cumprir o seu “*débito sexual*”.³⁰³

A autora aponta dois relevantes ensinamentos, trazidos no n.º 2, do art.º 496º, do CC, para a compreensão da matéria:

[...] em primeiro lugar, a morte de uma pessoa pode configurar uma lesão à personalidade dos que se integram no seu núcleo familiar; em segundo lugar, tal lesão pode reconduzir-se à esfera de responsabilidade do agente lesivo [...].

Assim, aquele que erige uma esfera de risco/responsabilidade, pondo em causa a vida de uma pessoa, tem de ter, pelo menos, aventado a possibilidade da lesão desses terceiros que com a vítima estabelecem uma plena união, porque, com a morte daquele, é também uma parte do próprio familiar que se perde irremediavelmente [...].³⁰⁴

Ainda que a morte seja imediata ao facto danoso, mesmo sem a ocorrência de martírio ou aflição pela eminência do perecimento ou por dores físicas advindas de ferimentos, a própria morte é em si um dano que só pode ser mensurado de forma aproximada e compensatória. Não obstante o abalo no património familiar – pela falta de um de seus integrantes – possa ser

injustiça e iniquidade intoleráveis.” - GONÇALVES, José Avelino, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 01 de abril de 2014, Processo 498/12.4TBTNV.C1.

³⁰² ROSA, João Pires da (2013) – Dano não patrimonial – quantificação. In: **Revista portuguesa do dano corporal**. n.º 24. p. 38

³⁰³ Dessarte: “Por um lado, somos alertados para o caráter excepcional do art. 496º do CC e para uma perspectiva metodológica ainda imbuída de pre-conceitos positivistas que arreda, aproblematicamente, do discurso do decidente a marca de água da analogia para, então, a dizer excluída sempre que em causa esteja uma excepção. Mas que, ao mesmo tempo -e no mesmo registo interpretativo hermenêutico -, admite a interpretação extensiva.” - BARBOSA, Mafalda Miranda (2014) - (Im)impertinência da autonomização dos danos puramente Morais? Considerações a propósito dos danos morais reflexos. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 45. pp. 5-8.

³⁰⁴ BARBOSA, Mafalda Miranda (2014) - (Im)impertinência da autonomização dos danos puramente Morais? Considerações a propósito dos danos morais reflexos. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 45. pp. 17-18.

aferido; assim como os processos dolorosos e o sofrimento que culminaram com a perda da vida tenham a possibilidade de ser narrados; e os familiares chegados vivenciem uma dor dantesca e imensurável – com angústias indescritíveis e dor emocional que nem a maior compensação financeira possa remediar –, no entendimento de Mafalda Barbosa: “[...] *nenhum destes danos se confunde com aquele dano existencial que se traduz na própria supressão da vida*”. A escritora aponta serem “[...] *três diferentes quadros de danos: aqueles que são sofridos pelo de cujus antes do momento da morte; aqueles que são sofridos pelos familiares; e o dano morte [...]*”.³⁰⁵

O regime jurídico do seguro obrigatório automóvel com previsão atual na Lei 291/2007 de 31/12, antigo Decreto Lei n.º 522/85 de 31/12, afirma a inexistência do direito de indemnização para os casos de acidente provocado pela própria pessoa, prejudicada por si mesma (vítima causadora da ocorrência). Entendeu-se, à luz do entendimento do Tribunal de Justiça da União Europeia, que, em se tratando da responsabilidade civil: “[...] *a solução da questão [...] a de ser encontrada nas normas do direito interno.*”³⁰⁶

Dessa maneira, no artigo n.º14, do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21/8, observa-se excluída a indemnização dos danos corporais suportados pelo condutor do veículo causador do acidente, pelo seguro obrigatório automóvel. Este, é como afirma Filipe Matos: “[...] *um seguro de responsabilidade civil e não de danos próprios [...]*”. Não obstante, sendo o parente passageiro do veículo conduzido pelo causador do sinistro, terá aquele direito à indemnização pelos danos corporais e não patrimoniais que sofreu. Isso, por ser considerado um terceiro em relação ao condutor lesante e ao mesmo tempo lesado. Terão sido, para os familiares feridos, danos próprios e diretos. Em suas anotações, o autor traz à baila a enfocada importância da “*função social e económica do contrato*”³⁰⁷ que não dispensa a necessidade do cumprimento dos requisitos legais da responsabilidade civil, além, é claro, do dano e não somente a existência desse.³⁰⁸

³⁰⁵ BARBOSA, Mafalda Miranda (2014) - (Im)impertinência da autonomização dos danos puramente Morais? Considerações a propósito dos danos morais reflexos. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 45. p. 13.

³⁰⁶ MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. pp. 20-21.

³⁰⁷ Assim: “A inquestionável função social e Económica do contrato de seguro obrigatório automóvel, no atual quadro normativo, não afasta, pelo contrário, exige, a verificação de todos os pressupostos da responsabilidade civil, todos e não apenas o dano.” - POÇAS, Sérgio Gonçalves, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça com o número 12, de 5 de Junho de 2014.

³⁰⁸ MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. pp. 23-24.

Destarte, ainda que não de forma unânime, após período de vasta divergência de entendimento acerca da matéria, o Supremo Tribunal de Justiça decidiu pela uniformização jurisprudencial, no acórdão de n.º 12/2014, de 5.6.2014, referente ao processo 108/08, que foi publicado no Diário da República, 1.ª série – N.º 129 – de 8 de julho de 2014, pp. 3728-3744, com a seguinte decisão:

No caso de morte do condutor de veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo, as pessoas referidas no n.º 2 do art. 496º do Código Civil não têm direito, no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a qualquer compensação por danos não patrimoniais decorrentes daquela morte.³⁰⁹

O entendimento jurisprudencial deixou claro que as regras da responsabilidade civil extracontratual, afetas ao seguro obrigatório automóvel, exigem a existência de um facto ilícito, praticado por um terceiro, causador de um dano, a quem se possa atribuir o dever de indemnizar. Na seara, o ato culposos da própria vítima não pode ensejar o ressarcimento do seu prejuízo, na esfera do contrato de seguro em favor de terceiros. Da mesma forma, encontram-se excluídos os familiares do responsável pelo acidente. Não fora assim, confundir-se-iam as figuras do devedor e do credor.

Filipe Matos comentou o acórdão de uniformização de jurisprudência, supracitado, (número 12/2014, de 5.6.2014, processo 108/08). No referido aresto, as partes alegaram ter direito a indemnização na qualidade de terceiros pelos danos próprios sofridos com a morte do marido e pai. A seguradora ré rebateu as alegações, aduzindo que em acidente causado pela própria vítima mortal não há direito a indemnização de danos morais como pretendido pelos parentes da vítima. O Ministério Público apresentou parecer conclusivo de não existência do direito pleiteado pelas pessoas ali designadas.³¹⁰

O escritor demonstra que fora aplicada, no acórdão, uma “perspectiva restritiva” reconhecendo a impossibilidade dos familiares enlutados, descritos no art.º 496º, n.º 2, do CC,

³⁰⁹ Dispõe, ainda, o acórdão: “Se o marido e progenitor causou por culpa sua (sobre este ponto não há discussão) a própria morte, claramente não existe um terceiro a quem imputar este resultado (morte). Ora não havendo este terceiro responsável pela morte do condutor, como não há, os danos sofridos pelos filhos e viúva em consequência desta morte não são indemnizáveis, melhor, compensáveis. Na verdade (como resulta dos normativos citados), só havendo um terceiro que se houvesse constituído na obrigação de indemnizar o marido e progenitor é que os danos sofridos pelos filhos e viúva poderiam ser compensáveis. Como se sabe, o sofrimento dos filhos e viúva só é indemnizável reflexamente, isto é, desde que o seu progenitor seja lesado. Ora, no caso, o condutor, marido e pai, porque causador com culpa da produção do acidente, não foi lesado (vítima) de conduta ilícita de outrem...” - POÇAS, Sérgio Gonçalves, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça com o número 12, de 5 de Junho de 2014.

³¹⁰ MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. p. 18.

serem considerados terceiros com direito próprio. Ocorre que, quando se encontram em causa os danos próprios, a sua compensação necessita da “[...] existência de uma obrigação de indemnizar surgida na esfera jurídica de outrem, ou seja, na esfera de quem tenha sido responsável pela morte que determinou tais sofrimentos aos familiares.”^{311 312}

Com efeito, a jurisprudência portuguesa majoritária tem se posicionado da forma supracitada, em valorização ao cumprimento dos requisitos da responsabilidade civil extracontratual. Não obstante, observamos que apesar da uniformização realizada em 2014, no STJ, o entendimento não restou pacificado. Há, ainda, prolação de *decisum* em sentido contrário.

É o caso do processo de n.º 335/09.7TBNLS.C1, julgado em 20 de Outubro de 2015, onde foi reconhecido o direito à indemnização dos danos não patrimoniais, decorrentes de sinistro viário, a serem pagos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. A demandante foi prejudicada em seu direito pessoal de sexualidade conjugal, devido às lesões sofridas pelo seu cônjuge, causador e vítima do acidente.³¹³

³¹¹ Diz o comentarista: “Ao decidir no sentido de excluir da garantia do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel os danos não patrimoniais dos familiares conviventes (viúva e filhos) decorrentes da morte do condutor exclusivamente responsável pelo acidente, o Supremo Tribunal de Justiça considerou que a morte não resultou da prática de um facto ilícito de outrem, mas sim de um acto culposo do próprio falecido. Razão por que não se pode admitir, tendo em conta as normas reguladoras da ilicitude extracontratual, a existência de uma obrigação de indemnizar os danos decorrentes da morte, seja o dano da própria morte que afectou o condutor, sejam os danos próprios dos familiares conviventes do falecido consubstanciados na angústia e sofrimento decorrentes daquele facto lutooso.” - MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. pp. 26 e 30.

³¹² Em complemento: “[...] não houve qualquer terceiro causador da morte do condutor, contra a seguradora do qual os familiares pudessem formular o seu pedido indenizatório. Ora, é precisamente este pressuposto prévio que falta na situação em apreço: a verificação dos pressupostos da responsabilidade civil extracontratual. O direito de outrem (art. 483.º, n.º 1), que foi violado, susceptível de desencadear o ilícito extracontratual, resultou de acto próprio do lesado, não havendo um agente a quem, na qualidade de terceiro, possa ser imputada a responsabilidade. (...) O ressarcimento dos danos não patrimoniais dos familiares constitui contra-senso, uma vez que os prejuízos que estes pretendem vir reparados, apesar de próprios, encontram-se umbilicalmente dependentes do dano sofrido pelo próprio tomador, que como tal, não é ressarcível ao abrigo do seguro obrigatório automóvel, por se tratar de um dano próprio do condutor responsável pelo acidente”. MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. p. 31.

³¹³ Eis a ementa: “DANO NÃO PATRIMONIAL - SEXUALIDADE DO CÔNJUGE - SEGURO OBRIGATÓRIO – ABRANGÊNCIA. [...] a) Tendo a Autora mulher ficado impossibilitada de exercer a sua sexualidade conjugal em virtude de o marido haver sofrido lesões que o incapacitaram sexualmente, em consequência de acidente de viação de que foi o exclusivo responsável, o dano não patrimonial dela (cônjuge) não está excluído do âmbito do seguro obrigatório, designadamente do art.7º DL nº 522/85 de 31/12 (vigente à data do acidente). b) Trata-se de um dano autónomo e próprio da Autora mulher, por violação ilícita do direito de outrem – o direito à sexualidade conjugal enquanto direito de personalidade - e, por isso, o dano é directo, causado indirectamente pelo acidente, da exclusiva responsabilidade do marido, tratando-se de uma situação de hetero-responsabilidade, baseada nas normas dos arts.483 nº1, 496 nº1 e 70 do CC. c) O problema do nexo de causalidade no âmbito da responsabilidade

Em meio à discussão jurídica e à discrepância acirrada do entendimento jurisprudencial dos membros do Órgão julgador, o que dá azo à fartura argumentativa, Filipe Matos chama a atenção para o reconhecimento de que a ausência da exclusão literal dos danos não patrimoniais, nas disposições do art.º 14º, n.º 2, alínea e), do Decreto-Lei n.º 291/2007 - Lei do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel - não é suficiente para o reconhecimento do direito. Não se podendo atribuir ao seguro, em tela, “... *um papel e função que não lhe podem ser assacadas.*”³¹⁴

Dessarte, Filipe Matos afirma que em sede de responsabilidade civil, não se verificaram duas premissas fundamentais para arrimar o pedido de indemnização dos familiares: “[...] *A identificação de um terceiro causador dos danos a quem o condutor e os familiares possam imputar a responsabilidade...*”, não se encontrando presente um direito substantivo, por conta da ligação que há entre os reclamados danos e o prejuízo da morte do condutor, acaba por se determinar “[...] *a exclusão do respectivo ressarcimento*”. Em conclusão, o escritor alerta que a aceitação da qualificação da família do condutor, causante do sinistro, como terceiros aptos ao recebimento da indemnização do seguro veicular é inadmissível, por descaracterizar o seguro automóvel como um seguro de responsabilidade civil, que é, “[...] *acabando por convolá-lo num seguro de pessoas.*”³¹⁵

civil deve colocar-se, desde logo, ao nível da conduta/evento, pois o comportamento (facto voluntário), jurídica e socialmente relevante, abrange não só a conduta, mas também o resultado, sendo designado por “duplo nexo de causalidade”, ao incidir sobre as duas etapas do processo de responsabilização: ao nível da ligação entre conduta/evento e do facto/dano, embora assentes no mesmo critério. d) A teoria da causalidade adequada, na sua formulação negativa (art.º 563º do CC) não pressupõe a exclusividade do facto condicionante do dano, nem exige que a causalidade tenha de ser directa e imediata, admitindo não só a ocorrência de outros factos condicionantes, como ainda a chamada causalidade indirecta, na qual é suficiente que o facto condicionante desencadeie outro que directamente suscite o dano. e) Actualmente há uma preocupação superadora da tradicional categoria de “dano moral”, ampliando o seu espectro, de molde a abranger outras manifestações que a lesão provoca na pessoa, e já não a simples perturbação emocional, a dor ou o sofrimento, visando-se, assim, erigir um novo modelo centralizado no “dano pessoal” correspondendo ao “dano ao projecto de vida”, como núcleo do “dano existencial”. f) Esta concepção é a que melhor se adequa à natureza e finalidade da indemnização pelos danos extrapatrimoniais/pessoais, pondo o enfoque na vítima, com implicações na (re)valorização compensatória, maximizada pelo princípio da reparação integral. g) Comprovando-se que o casamento perdura há vários anos, que a relação entre ambos os cônjuges sempre foi cheia de afecto e amor e que a privação dos seus desejos sexuais causa à Autora mulher profunda angústia, tristeza e sofrimento permanente, provocando desgosto e mal-estar, revela-se adequado quantificar o dano não patrimonial no valor de € 30.000,00.” - ARCANJO, Jorge, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 20 de Outubro de 2015, Processo 335/09.7TBNLS.C1.

³¹⁴ MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. p. 31.

³¹⁵ MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. p. 40.

No mesmo sentido, o acórdão do TRC, de 12 de Julho de 2017, Processo n.º 2078/12.5TBPBL.C1.³¹⁶

³¹⁶ Assim ementado: “ACIDENTE DE VIAÇÃO. CONDUTOR POR CONTA DE OUTRÉM. COMISSÁRIO. PRESUNÇÃO LEGAL. SEGURO AUTOMÓVEL OBRIGATÓRIO. CONDUTOR. FAMILIARES. TERCEIROS. [...]. Ora, a noção de terceiros tem vindo a sofrer progressivos alargamentos no campo do seguro obrigatório automóvel, de molde a cada vez mais, ante a função social deste seguro, incluir todas as vítimas dos acidentes de viação, garantindo-lhes a correspondente indemnização. Porém, há que atender aqui a um princípio básico dos seguros de responsabilidade civil, traduzido na oposição irreductível entre os conceitos de responsável, por um lado, e vítima, por outro lado, de modo a que ou se esteja abrangido pelo primeiro ou já pelo segundo desses conceitos, não podendo ser-se responsável e vítima ao mesmo tempo. [...] É que o seguro obrigatório automóvel, como seguro de responsabilidade civil que é, encontra-se estabelecido sobre a ideia de relação de oposição irreductível entre responsável e lesado, entre causador do sinistro e vítima dele, sendo a proteção do seguro dirigida aos lesados/vítimas e não aos condutores/responsáveis, cujos danos a si próprios são imputáveis, não se podendo ser, como dito, responsável e vítima. [...] E a exclusão de todos os danos do responsável abrange os seus familiares, no que concerne a quaisquer danos decorrentes dos danos sofridos pelo responsável (art.º 14º, n.º 1, citado). Quanto aos familiares, há que distinguir, assim, consoante sejam ou não transportados no veículo ou, melhor, sejam ou não vítimas (diretas) do acidente. Se são passageiros do veículo ou vítimas diretamente atingidas pelo acidente e, por isso, nele sofreram danos, impõe-se o disposto no art.º 14º, n.º 2, al.ªs e) e f), da LSOA, inexistindo exclusão dos danos corporais próprios. Já no caso contrário, se não são vítimas do acidente, apenas sofrendo danos decorrentes dos danos sofridos pelo responsável, não terão, então, direito por isso a qualquer indemnização, como no caso, por exemplo, dos seus próprios danos morais decorrentes da morte do responsável seu familiar (neste caso não terão também, obviamente, direito indemnizatório pelos danos que o próprio responsável sofreu). [...] ...ficam expressamente excluídos, não só os danos de natureza corporal (incluindo a morte, nos termos do art.º 3º, n.º 2, da LSOA) sofridos pelo responsável, mas também todos os danos que sejam decorrência desses danos do responsável. Ora, os danos não patrimoniais sofridos pelos familiares do responsável em consequência da morte dele, mais não são do que danos decorrentes dos danos corporais (morte) sofridos por esse responsável, logo, são danos excluídos da garantia do seguro obrigatório automóvel. [...] Como se viu, o acidente dos presentes autos é imputável a título de culpa – presumida – exclusiva do condutor do veículo seguro, que incorreu, sozinho, em despiste e queda do tabuleiro da autoestrada, o que lhe determinou a morte, ficando afastada a aplicação do regime da responsabilidade objetiva. [...] 5. - Porém, deve atender-se a um princípio básico e originário dos seguros de responsabilidade civil – o seguro obrigatório automóvel continua a ser um seguro de responsabilidade civil –, traduzido na oposição irreductível entre os conceitos de responsável/lesante, por um lado, e vítima/lesado, por outro, não podendo ser-se responsável (exclusivo) e vítima ao mesmo tempo, devendo, pois, conjugar-se este princípio com aquela ideia, mais recente, de progressivo alargamento da abrangência do seguro. 6. - Neste âmbito, operam as exclusões da garantia do seguro a que alude o art.º 14º da LSOA, aprovada pelo DLei n.º 291/2007, de 21-08, desde logo quanto ao condutor do veículo – este não é terceiro, estando afastada, quanto a si (condutor responsável pelo acidente, ainda que por culpa presumida, e pelos decorrentes danos), a indemnização de quaisquer danos ao abrigo do seguro obrigatório automóvel. 7. - E, quanto aos familiares (no caso, esposa e filha menor), há que distinguir consoante sejam ou não vítimas diretamente atingidas pelo acidente: se são passageiros do veículo ou vítimas diretamente atingidas, impõe-se o disposto no art.º 14º, n.º 2, al.ªs e) e f), da LSOA, inexistindo exclusão dos danos corporais próprios; se não são vítimas (diretas) do acidente (como no caso), apenas sofrendo danos decorrentes dos danos sofridos pelo responsável, não terão direito indemnizatório (designadamente, pelos seus próprios danos morais decorrentes da morte do exclusivo responsável, conforme jurisprudência uniformizada do STJ e sem contradição com o Direito da União Europeia). [...]”. AMARAL, Vítor, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 12 de Julho de 2017, Processo 2078/12.5TBPBL.C1.

Nessa senda, colacionamos o aresto, do STJ, de 01 de Dezembro de 2015, no Processo de n.º 9/11.5TBPSR.S1.³¹⁷ De valor, também, o julgado, do TRG, de 12 de Fevereiro de 2015, no Processo de n.º 357/13.3TCGMR.G1.³¹⁸

Filipe Matos refere que, em relação aos danos não patrimoniais suportados pela família do motorista causador do dano e vítima fatal do mesmo, a cobertura do seu seguro é afastada pela impossibilidade dos familiares exigirem de alguém, nos moldes da responsabilidade civil, a compensabilidade dos prejuízos advindos da morte do ente querido, quando esta foi causada por ele mesmo, sem que haja um terceiro causador do facto.³¹⁹

³¹⁷ Com o seguinte conteúdo: “ACIDENTE DE VIAÇÃO - RESPONSABILIDADE PELO RISCO - SEGURO AUTOMÓVEL – CONDUTOR – DANO - EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE. [...] I - O contrato de seguro obrigatório automóvel, no actual quadro normativo, não afasta, pelo contrário exige, a verificação de todos os pressupostos da responsabilidade civil; II - “Condutor” de veículo automóvel é não só quem está ao volante no exercício da pilotagem do veículo, mas também aquele que esteve nesse desempenho até à sua imobilização (paragem ou estacionamento); III - Não sendo possível imputar o acidente a conduta de outrem nem a culpa do condutor falecido, nem mesmo a causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, e não existindo dúvidas de que este tinha a direcção efectiva do veículo, por si conduzido até ao local, e o utilizava no seu interesse, forçosamente nos teremos de situar no âmbito da responsabilidade civil pelo risco, uma vez que ele era simultaneamente proprietário do veículo (art. 503º, nº 1), sendo indubitável que se reúnem na mesma pessoa as qualidades de lesado e de responsável pela lesão; IV - O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel é um seguro de responsabilidade civil que cobre só os danos causados a terceiros pela conduta do sujeito responsável, e não os sofridos por este, designadamente os corporais e os que deles derivem. Esse responsável não pode ser considerado simultaneamente terceiro e beneficiário para efeito de ressarcimento de danos próprios; V - Deste modo, estão excluídos da garantia do seguro os danos corporais e materiais sofridos pela vítima, simultaneamente condutor, proprietário, e tomador do seguro do veículo, e, conseqüentemente, as autoras, suas sucessoras, não têm direito a qualquer correspondente indemnização por via da transmissão *mortis causa*; VI – No caso de morte do condutor de veículo em acidente de viação, sendo-lhe imputada responsabilidade pelo risco, de acordo com o art. 14º, nº 1 do DL nº 291/2007, estão excluídos da garantia do seguro todos os prejuízos decorrentes das lesões corporais por ele sofridas. Significa tal que estão abrangidos pelo contrato de seguro os danos indirectos sofridos pelo cônjuge, ascendentes, e descendentes como consequência das lesões corporais do condutor apenas quando este não seja o responsável pelo acidente, isto é, só quando este seja imputável a culpa de outrem.” - JESUS, Gregório Silva, relat. - Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 01 de Dezembro de 2015, Primeira Secção, Processo 529/11.5TBPSR.S1.

³¹⁸ Que assim dispõe: “ACIDENTE DE VIAÇÃO. MORTE. INDEMNIZAÇÃO. DANOS NÃO PATRIMONIAIS. CÔNJUGE. HERDEIRO. CULPA DO CONDUTOR [...] “No caso de morte do condutor de veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo, as pessoas referidas no n.º 2 do artigo 496º do Código Civil não têm direito, no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a qualquer compensação por danos não patrimoniais decorrentes daquela morte.” (cf, acórdão do pleno das secções cíveis do Supremo Tribunal de Justiça de 5/06/2014 publicado no DR 1ª série, n.º 129 de 8 /Julho de 2014). DECISÃO Por tudo o exposto, acórdão os Juízes desta secção cível em julgar a apelação improcedente, confirmando a decisão recorrida.” - ROCHA, Isabel, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 12 de Fevereiro de 2015, Processo 357/13.3TCGMR.G1.

³¹⁹ O autor completa: “[...] O fundamento para exclusão da cobertura dos danos não patrimoniais próprios dos familiares mencionados no art. 496º, n.º 2, radica na circunstância de não se verificarem os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual relativamente ao dano do condutor do veículo, pela circunstância do acidente se dever a culpa exclusiva do condutor, ou seja, pelo facto do mesmo ser o único responsável pelo acidente.” - MATOS, Filipe Albuquerque (2014) - Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496º, n.º 2, do Código Civil. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. pp. 32 e 39.

Pode-se observar, que há mais de uma década o Desembargador Américo Marcelino já dizia: “A circulação rodoviária, pelos acidentes que acarreta é, hoje, um flagelo evidente.”³²⁰ Com o passar do tempo, o desenvolvimento industrial, tecnológico e comercial é cada vez maior, com ele vem a aceleração do crescimento do setor de transportes individuais e coletivos, de pessoas e de cargas, em todas as áreas do globo terrestre, logo, crescem também o número de acidentes no ramo. Em áreas ainda em desenvolvimento o “flagelo” tem sido crescente.

As campanhas educativas, a probabilidade efetiva de aplicação da lei e a responsabilização pelos danos decorrentes da circulação rodoviária contribuem para o alcance do desenvolvimento da atividade condutora com o máximo cuidado. Porém, a impunidade, o afrouxamento legal e a falta de informação acerca do assunto são circunstâncias fomentadoras do aumento do risco no trânsito.

Américo Marcelino define o risco como a “*probabilidade de perigo*”. O risco da circulação veicular está conectado à “*velocidade*” somada à “*massa do veículo*.” Repita-se, a responsabilidade pelo risco tem sua regra geral posicionada no art.º 503º, n.º 1. O art.º 505º traz a exceção da referida regra geral, enfocando os casos de exclusão da responsabilidade que tem lugar nas situações de culpa exclusiva do lesado³²¹, culpa de terceiro ou força maior (vedadas as circunstâncias de mau funcionamento do veículo).³²²

A presunção da culpa recai ao responsável até que ele prove ter agido com o máximo cuidado, “...*menos não pode esperar quem leva sob as suas mãos uma máquina potencialmente mortífera ou semeadora de perigo. [...]*” Nesse caminho, o ressarcimento do dano, nos moldes

³²⁰ MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. p. 293.

³²¹ Nessa senda: “Acidente de viação Concorrência de culpa e risco Culpa exclusiva I - A ultrapassagem representa uma manobra especial de tal forma que a lei só a permite quando da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito, sendo proibida nos casos em que “a via, pela sua largura ou outras características, seja inapropriada à realização da manobra”, como resulta da conjugação dos artigos 35º e 45º, n.º 1, al. d) do CESt. [...] IV - Tendo sido constatado que o autor conduzia sob o efeito do álcool e que o seu estado foi determinante para a produção do resultado, sobre si incidindo a culpa efectiva do mesmo, tal circunstância leva à elisão da culpa do condutor do veículo seguro na ré, nos termos do art. 505º do CC. V - A lei civil apenas concebe situações de concorrência de culpa, cf. art. 570º do CC, e não quaisquer outras, como a de culpa e risco.” - BOULAROT, Ana Paula, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 6ª Secção, com o número 284/07.3TCGMR.G3.S1, de 14 de Janeiro de 2014. In: A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça.

³²² O autor acrescenta: “O art. 505º assenta no pressuposto de o acidente ter sido devido, pura e simplesmente (ou seja: na totalidade) ao próprio lesado... Ou seja, o acto lesado foi tal que por si foi idóneo à deflagração do sinistro, sendo irrelevante o risco típico criado pelo veículo: o peão esbarrou no carro, como poderia ter esbarrado num candeeiro de iluminação pública ou num carro de bois. Só nestes ou em semelhantes casos se pode, na verdade, dizer que o acidente foi “imputável ao próprio lesado”, já que o carro foi um instrumento amorfo, no processo danoso, nele intervindo sem o concurso daquela sua típica aptidão para a criação do risco e que está na base da responsabilização prevista no art. 503º, n.º 1” - MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 312, 223-224.

do art.º 493º, n.º 2 (culpa presumida) ou do art.º 503º (risco) não se sobrepõem, “...se a presunção do primeiro foi elidida, ainda sobra lugar para a responsabilidade pelo risco.”³²³

Ocorre que, o dever de indemnizar do condutor do veículo só será elidido pela culpa do prejudicado e quando este for o único causante do sinistro³²⁴. Ou seja, a culpabilidade da vítima tem que ser causa “adequada” e “única” do evento danoso, restando clara a circunstância da inculpabilidade do agente pelo dano produzido. Neste caso, a presunção de culpa se esvai pela comprovação de que o acidente decorreu da “conduta culposa do lesado”, sendo esta suficiente para a produção do dano. Não obstante, quando sinistro é causado tanto pela culpa do lesado (art.º 570º, do CC) quanto pelo risco da atividade da circulação rodoviária (art.º 503º, do CC) a responsabilidade será “temperada”, ou diga-se, haverá o concurso das culpas, com proporcionalidade indemnizatória.³²⁵

5.3. O ressarcimento dos danos advindos dos acidentes viários – A Doutrina e a Jurisprudência brasileiras – O DPVAT e a Medida Provisória n.º 904, de 11 de Novembro de 2019

No Brasil, por meio do seguro obrigatório, não há ressarcimento de danos patrimoniais e não patrimoniais, decorrentes de acidentes de trânsito, uma vez que a referida modalidade seguradora é de cunho social, possuindo valor certo e limitado de indemnização, como já fora referido.

Com efeito, os prejuízos materiais e imateriais, devem ser pleiteados diretamente ao agente causador dos danos, ou à sua seguradora, quando houver seguro opcional de responsabilidade civil automóvel.

O prazo prescricional para o manejo da ação de ressarcimento dos danos decorrentes dos acidentes de veículos, no sistema brasileiro, com semelhança em Portugal, é de três anos³²⁶.

³²³ MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. pp. 294 e 297.

³²⁴ No caminho: “Responsabilidade extracontratual Acidente de viação Motociclo Responsabilidade pelo risco Exclusão de responsabilidade Concorrência de culpa e risco Culpa Culpa do lesado Culpa exclusiva. [...] IV - Ocorrendo, assim, um acto ou comportamento da vítima que se revele a causa exclusiva do acidente e do dano, sendo-lhe unicamente imputável, fica excluída a responsabilidade objectiva ou pelo risco.”. FONSECA, Granja, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 7.ª Secção, com o número 136/07.7TBTMC.P1.S1, de 27 de Março de 2014. In: A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça.

³²⁵ MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. p. 328.

³²⁶ Art. 206: “Prescreve: [...] § 3º Em três anos: [...] V - a pretensão de reparação civil; [...] IX - a pretensão do beneficiário contra o segurador, e a do terceiro prejudicado, no caso de seguro de responsabilidade civil obrigatório.” - **Código Civil Brasileiro**, Lei nº 10.406, de 10/01/2002.

Nos casos em que tenha ocorrido pagamento de indenização pelo DPVAT, o valor pode ser deduzido do montante fixado judicialmente para o ressarcimento dos danos suportados. O entendimento está na Súmula 246, do STJ, mencionada no acórdão (REsp. nº 1717980/RO).³²⁷

No mesmo sentido, a Relatora Nancy Andrichi, do STJ, reconheceu o direito de pensão mensal para a genitora de filho, maior, falecido em sinistro viário. Permitiu, no entanto, a dedução do valor referente ao DPVAT, do montante total indenizatório, independente de demonstração do seu recebimento.³²⁸

Em se tratando do pedido de solicitação da indenização por incapacidade permanente, a prescrição da ação contar-se-á a partir da ciência da incapacitação. Esta, depende da realização de laudo médico pericial, excetuando-se os casos de situação notória, como é o caso de amputação de um membro do corpo ou circunstâncias de não funcionamento, paralisia e afins. O Relator Raul Araújo, do STJ, já decidiu, afastando a prescrição processual.³²⁹

³²⁷ Eis seu teor: “AGRAVO INTERNO. RECURSO ESPECIAL. DPVAT. COMPENSAÇÃO. COMPROVAÇÃO. DESNECESSIDADE. NÃO PROVIMENTO. 1. Aos termos da jurisprudência fixada e sedimentada na SEGUNDA SEÇÃO desta Corte, “Nas ações relacionadas a acidentes de trânsito, o valor do seguro obrigatório DPVAT deve ser deduzido da indenização fixada judicialmente, nos termos da Súmula 246/STJ, independentemente de comprovação do recebimento da quantia pela vítima ou seus sucessores” (REsp. nº 1616128/RS, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 14/3/2017, DJe 21/3/2017). 2. Agravo interno a que se nega provimento.” - GALLOTTI, Maria Isabel, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1717980/RO. Julgado em 30/08/2018.

³²⁸ É a ementa: “DIREITO CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. APLICAÇÃO DO CPC/73. AÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. PENSÃO MENSAL EM FAVOR DOS GENITORES DA VÍTIMA MAIOR DE IDADE. PROVA DO PREJUÍZO ECONÓMICO. [...] SEGURO DPVAT. DEDUÇÃO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO. COMPROVAÇÃO DO RECEBIMENTO DA QUANTIA PELOS SUCESSORES DA VÍTIMA. DESNECESSIDADE. [...] 1. Ação ajuizada em 02/08/2012. Recurso especial interposto em 16/03/2016. Autos atribuídos a esta Relatora em 25/08/2016. 2. Aplicação do CPC/73, a teor do Enunciado Administrativo n. 2/STJ. 3. A concessão de pensão por morte de filho que já atingiu a idade adulta exige a demonstração da efetiva dependência Económica dos pais em relação à vítima na época do óbito. Precedentes. 4. Na hipótese dos autos, a pensão mensal é devida à genitora da vítima, haja vista a existência de prova testemunhal atestando que o filho, antes do óbito, prestava assistência financeira à mãe, como registrado no acórdão recorrido e na sentença. [...] 6. Nas ações relacionadas a acidentes de trânsito, o valor do seguro obrigatório DPVAT deve ser deduzido da indenização fixada judicialmente, nos termos da Súmula 246/STJ, independentemente de comprovação do recebimento da quantia pela vítima ou seus sucessores. Entendimento da 2ª Seção do STJ. [...] 8. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, parcialmente provido, para determinar o abatimento, do total da indenização devida aos autores, da quantia correspondente ao seguro DPVAT para a hipótese de morte.” - ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1616128/RS. Julgado em 14/03/2017.

³²⁹ Este é o referido julgado: “AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA. SEGURO DPVAT. CIÊNCIA INEQUÍVOCA DO CARÁTER PERMANENTE DA INVALIDEZ. LAUDO PERICIAL. FACTO NOTÓRIO. INEXISTÊNCIA. PRESCRIÇÃO AFASTADA. APELO NOBRE DO AGRAVADO PROVIDO. AGRAVO INTERNO A QUE SE NEGA PROVIMENTO. 1. Consoante disposto na Súmula 573/STJ, “nas ações de indenização decorrente de seguro DPVAT, a ciência inequívoca do caráter permanente da invalidez, para fins de contagem do prazo prescricional, depende de laudo médico, exceto nos casos de invalidez permanente notória ou naqueles em que o conhecimento anterior resulte comprovado na fase de

Importa lembrar, que o Brasil passa por período de transição em relação à utilização do seguro obrigatório (DPVAT), tendo em vista a edição da Medida Provisória n.º 904, de 11/11/2019, que determinou a extinção do instituto, a partir de 01/01/2020. A sistemática implantada manteria a cobertura dos acidentes ocorridos até 31/12/2019. Os efeitos da MP foram liminarmente suspensos pelo STF. A questão encontra-se em pauta no Congresso Nacional.³³⁰

Como já fora enfocado, o DPVAT foi criado para contemplar apenas as despesas médicas comprovadas (até R\$ 2.700,00), a indenização por invalidez permanente (até R\$ 13.500,00) e morte (R\$ 13.500,00), resultantes dos sinistros de trânsito.

Nos casos de invalidez parcial, a indenização será feita, proporcionalmente, levando-se em conta o grau da invalidez afeta ao acidentado. No Anexo A, deste texto, pode ser observada a tabela de danos do DPVAT, ela foi instituída pela Lei n.º 6.194, de 19/12/1974. O STJ já decidiu acerca da indenização securitária proporcional ao dano corporal apresentado.³³¹

O valor da indenização do DPVAT não traz, de modo geral, dissídios jurisprudenciais. Seu montante tem valor determinado. É um instituto eminentemente social. Ele não cobre, repita-se, os danos patrimoniais, tampouco os danos morais, sofridos. Eis, a grande diferença do sistema do seguro obrigatório lusitano. Neste, os danos patrimoniais e não patrimoniais são contemplados.

Quanto aos danos não patrimoniais (pleiteados diretamente ao lesante ou à empresa do seu seguro opcional) o STJ reconheceu, pacificamente, o direito de transmissão sucessória da

instrução". 2. A ciência da invalidez, que dispensa o laudo pericial, para fins de cobertura do seguro DPVAT, deve-se dar por facto notório (amputação de membro, por exemplo) ou por comprovação inequívoca, não havendo como presumi-la, tão somente, pelo decurso do tempo, como feito pelo Tribunal de origem. Necessário, portanto, o afastamento da prescrição. 3. Agravo interno a que se nega provimento." - ARAÚJO, Raul, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. n.º 1772772/PR. Julgado em 07/05/2019.

³³⁰ O assunto encontra-se enfocado na parte 3.4 desta pesquisa.

³³¹ Assim ficou a ementa: "AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO DE COBRANÇA DE SEGURO OBRIGATÓRIO DPVAT. PERCENTUAL DA INDEMNIZAÇÃO EQUIVALENTE AO DANO PERCEBIDO. [...]. AGRAVO DESPROVIDO. 1. Nos termos da Súmula 474/STJ, "A indenização do seguro DPVAT, em caso de invalidez parcial permanente do beneficiário, será paga de forma proporcional ao grau da invalidez". 2. O eg. Tribunal de origem concluiu que o ora agravante sofreu "dano corporal parcial incompleto de grau leve" no tórax, devendo receber indenização securitária parcial e proporcional ao referido dano. A pretensão de alterar tal entendimento, para entender que o dano torácico seria total e ensejaria indenização integral, demandaria o reexame de matéria fático-probatória, o que é inviável em sede de recurso especial, conforme preconiza a Súmula 7/STJ. [...]. 4. Agravo interno desprovido." ARAÚJO, Raul, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. n.º 1402598/RS. Julgado em 23/04/2019.

indenização referente aos danos morais, assim como a legitimidade ativa *ad causam* para o ajuizamento da ação pelos herdeiros de vítima de acidente de veículo. Acórdão lavrado em 2012.³³² O entendimento acerca da transmissibilidade sucessória, em relação aos prejuízos imateriais, no STJ, vem seguindo no mesmo sentido. É o que pode ser observado no aresto publicado em 01/03/2019.³³³

Dessa forma, foi possível constatar a diferença entre o sistema de seguro automóvel obrigatório português e o brasileiro. Assim como as características procedimentais, peculiares, do tratamento dos danos materiais e imateriais resultantes dos acidentes.

³³² Desta forma restou decidido: “AGRAVO REGIMENTAL - AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - RESPONSABILIDADE CIVIL - ACIDENTE DE VEÍCULO - MATÉRIA CONSTITUCIONAL - COMPETÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL – [...] - DECISÃO AGRAVADA MANTIDA - IMPROVIMENTO. [...] 3.- Quanto à alegação de intrasmissibilidade dos direitos de personalidade, a jurisprudência desta Corte é pacífica no sentido de que “embora a violação moral atinja apenas o plexo de direitos subjetivos da vítima, o direito à respectiva indenização transmite-se com o falecimento do titular do direito, possuindo o espólio e os herdeiros legitimidade ativa para ajuizar ação indenizatória por danos morais, em virtude da ofensa moral suportada pelo *de cujus*” (AgRg nos EREsp 978.651/SP, Rel. Min. FELIX FISCHER, DJe 10.2.11). [...]” – BENETI, Sidnei, retat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n.º 326.485/SP. Julgado em 25/06/2013. DJe 01/08/2013.

³³³ Entendimento recente: “AGRAVO INTERNO NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO ESPECIAL. [...] HERDEIROS. TRANSMISSIBILIDADE. [...] 3. O direito à indenização por danos morais possui caráter patrimonial, sendo, portanto, transmissível aos sucessores do falecido. [...] 5. Agravo interno não provido.” - CUEVA, Ricardo Villas Bôas retat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt nos EDcl no REsp 1733827/MA. Julgado em 25/02/2019. DJe 01/03/2019. [Em linha]. [Consult. 15 Nov. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/julgamento/electronico/documento/mediado/?documento_tipo=5&documento_sequencial=92724383®istro_numero=201800749858&publicacao_data=20190301&formato=PDF.

CONCLUSÕES

O crescimento populacional, industrial e tecnológico, avança a cada dia e traz consigo um considerável aumento do número de veículos, de usuários das vias e de acidentes de trânsito. Diante de tal constatação, reforçada nos dados das pesquisas contidas no bojo desta peça, resta clara a necessidade de aprimoramento das ações de combate aos acidentes rodoviários.

Os danos advindos dos citados acidentes envolvem reparação e compensação. A responsabilidade civil é um instituto aplicável *ex-post* aos danos emergentes dos acidentes, de natureza privada. Tem o fito de reparar o dano – traduzindo-se em justiça corretiva. Faz com que o lesante suporte na sua esfera jurídica os custos equivalentes aos danos provocados, contribuindo para que os indivíduos desenvolvam um comportamento eficiente, de acordo com o conceito de *bom pai de família* (art.º 487º/2 do CC) – função de prevenção geral.

A velocidade é um dos fatores principais de risco para a ocorrência dos traumatismos decorrentes do trânsito. A adequação da velocidade às condições estruturais, à conservação das vias, às circunstâncias climáticas e humanas de desenvolvimento da atividade condutora é de vital relevância para a segurança rodoviária. A manutenção em dia dos veículos e seus equipamentos obrigatórios de segurança, assim como todo o seu bom funcionamento são fundamentais para prevenir acidentes.

Os resultados da fiscalização e das intercorrências danosas devem ser divulgados, a fim de que seja alcançada a conscientização dos usuários das vias. A majoração da aplicação da lei e da responsabilização pelos danos causados fazem grande diferença na decisão individual de cumprir ou descumprir as leis de tráfego.

Portugal e Brasil possuem farta legislação e produção jurisprudencial acerca da atividade de condução veicular. Não basta viger, a lei tem que funcionar de forma eficaz. Faz-se necessário o alargamento da probabilidade da sua aplicação, aliada a uma ação eficiente de educação no trânsito. As autoridades devem estar atentas e em constante vigilância quanto ao funcionamento do tráfego e à prática de medidas preventivas no setor. A prevenção das infrações e dos acidentes de tráfego, contribui para a otimização dos recursos públicos.

A probabilidade de aplicação da legislação vigente e as campanhas de consciencialização cooperam para o alcance do trânsito seguro. Campanhas como a “Tolerância Zero” e “PENSE”, em Portugal, assim como a “Lei Seca” e “Vida no Trânsito”, no Brasil, possuem grande valor na precaução dos sinistros viários.

O envolvimento da Saúde Pública no planejamento, na execução e nas avaliações das ações de combate aos sinistros rodoviários e suas consequências, principalmente na recolha dos dados e no fornecimento de informações a outros órgãos, poderá contribuir para a realização de pesquisas atuais e bastante abrangentes.

O seguro para as atividades rodoviárias, em Portugal, é obrigatório. Os condutores possuem a liberdade de escolher a seguradora com a qual contratarão o referido seguro (de cobertura para os terceiros prejudicados nos sinistros). Para a cobertura dos danos próprios é necessária a contratação de seguro opcional automóvel.

O sistema do seguro obrigatório português – SORCA/FGA (Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel e Fundo de Garantia Automóvel) possui uma estrutura ampla de proteção às vítimas dos sinistros rodoviários. Nele, estão cobertos tanto os danos patrimoniais quanto os não patrimoniais impostos às vítimas. Excetua-se o causador dos danos. Para a sua própria cobertura, esse deverá contar com seguro particular, opcional.

No Brasil, por meio do seguro obrigatório, não há ressarcimento de danos patrimoniais e não patrimoniais, decorrentes de acidentes de trânsito, uma vez que a referida modalidade seguradora é de cunho social, possuindo valor certo e limitado de indenização. Com efeito, os prejuízos materiais e imateriais, devem ser pleiteados diretamente ao agente causador dos danos, ou à sua seguradora, quando houver seguro opcional de responsabilidade civil automóvel. O DPVAT se restringe à indenização por despesas médicas comprovadas (até R\$ 2.700,00), por invalidez permanente (até R\$ 13.500,00) e por morte (R\$ 13.500,00), valor fixo e único (sem pensões, alimentos ou outros tipos de prestações continuadas).

O País passa por um período de transição em relação à utilização de seguro obrigatório. Recentemente, a Lei n.º 6.194, de 19/12/1974, instituidora do seguro DPVAT foi revogada pela Medida Provisória n.º 904, de 11 de Novembro de 2019.

A Exposição de Motivos da Medida, supracitada, apresenta justificativas para a extinção do DPVAT. A primeira delas é a existência de institutos, mantidos pelo Governo Federal, que suprem a sua ausência ou garantem uma cobertura mais eficaz, cumprindo com o caráter reparador dos prejuízos. A segunda justificativa está ligada ao grande número de fraudes constatadas pela Polícia Federal, pelo Ministério Público, e por julgamentos do Tribunal de Contas da União. Com efeito, o Governo brasileiro aponta a inviabilidade do atual modelo de seguro obrigatório.

Em 20/12/2019, o Supremo Tribunal Federal – STF – suspendeu a eficácia da MP 904/2019, por meio de liminar deferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI – nº 6262.

O momento é de expectativa pelo desfecho da questão do seguro obrigatório, no Brasil. A matéria encontra-se em pauta no Congresso Nacional brasileiro.

O entendimento jurisprudencial português, demonstrado no trabalho, deixou claro que as regras da responsabilidade civil extracontratual, afetas ao seguro obrigatório automóvel, exigem a existência de um facto ilícito, praticado por um terceiro, causador de um dano, a quem se possa atribuir o dever de indemnizar. O acto culposo da própria vítima não pode ensejar o ressarcimento do seu prejuízo, na esfera do contrato de seguro em favor de terceiros. Da mesma forma, encontram-se excluídos os familiares do responsável pelo acidente. Não fora assim, confundir-se-iam as figuras do devedor e do credor. No entanto, os entes da família atingidos diretamente no acidente possuem a cobertura do instituto obrigatório.

Os danos não patrimoniais, advindos do acidente, podem ser diretos [produzidos na esfera jurídica pessoal do lesado imediato] ou indiretos [os suportados pelas pessoas diversas do sinistrado, os lesados mediatos, que sofrem as consequências da lesão que atingiu a vítima]. Não se há de misturar os danos referidos, quais sejam: os danos sofridos pela vítima antes da sua morte – dor, sofrimento, angústia etc. – passíveis de transmissão hereditária – e os danos próprios suportados pelos parentes da pessoa vitimada, por sua invalidez ou morte – danos que nascem no âmbito jurídico do familiar próximo. Aqui, reside vasta discussão jurisprudencial, em Portugal.

No Brasil, o STJ reconhece o direito de transmissão sucessória da indemnização referente aos danos morais, assim como a legitimidade ativa *ad causam* para o ajuizamento da ação pelos herdeiros de vítima de acidente de veículo.

Foi possível constatar a diferença entre o sistema de seguro automóvel obrigatório português e o brasileiro. Assim como as características procedimentais, peculiares, do tratamento dos danos materiais e imateriais resultantes dos acidentes.

A compensação dos danos não patrimoniais, advindos dos sinistros rodoviários, é tarefa justa, pedagógica e necessária. A responsabilização pela dor, angústia e sofrimento causados a outrem contribui para o alcance da convivência social adequada, onde os direitos individuais e coletivos são respeitados, também no trânsito.

A busca do ressarcimento dos prejuízos advindos dos acidentes viários pode funcionar, além de tudo, como teor educativo da responsabilidade civil, embora saiba-se que essa tenha, primordialmente, o objetivo de reparar, ou pelo menos compensar, os prejuízos impostos às vítimas.

As tabelas de mensuração dos limites do valor indenizatório dos danos corporais, apesar de permitirem certa padronização e menor disparidade entre os montantes determinados judicialmente, podem ser usadas apenas como um referencial, respeitando-se as especificidades do caso em juízo e valorizando a equidade na aplicação da justiça.

O conflito entre direitos fundamentais é resolvido por meio do sopesamento (ponderação, proporção) entre os direitos, interesses e pretensões conflitantes, do mesmo nível, mas com maior peso em determinado caso concreto. A ponderação e o sopesamento trazem justeza à decisão a ser proferida na demanda.

O interesse do lesado em ser ressarcido do prejuízo ultrapassa o seu benefício pessoal e coopera para o bem-estar da sociedade por meio de fazer valer as leis vigentes. Nesse prisma, poder-se-ia dizer que a responsabilização do causador do prejuízo é um dever social do prejudicado, tendo em vista que a busca da reparação do dano coopera para a eficácia legal.

A vida e a integridade física das pessoas são bens de imensa importância. Deles depende a fruição dos demais bens e direitos. Todo e qualquer esforço deve ser empreendido para a defesa da vida e da sua plenitude. As providências individuais e coletivas para o sucesso da atividade de circulação rodoviária precisam ser tomadas com esmero e responsabilidade. Cada um deve fazer a sua parte.

FONTES DOCUMENTAIS

AMARAL, Vítor, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 12 de Julho de 2017, Processo 2078/12.5TBPBL.C1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/-/4D5889C6437D130E802581AD003AF72C>.

ANDRIGHI, Nancy, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1441620/ES. Julgado em 27/06/2017. DJe 23/10/2017. (Rel. orig. Min. Paulo de Tarso Sanseverino). [Em linha]. [Consult. 09 Set. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201400554707&dt_publicacao=23/10/2017.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt. no REsp. n° 1633207/MG. Julgado em 15/10/2018. DJe 17/10/2018. [Em linha]. [Consult. 28 Jun. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201602764046&dt_publicacao=17/10/2018.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1616128/RS. Julgado em 14/03/2017, DJe 21/03/2017. [Em linha]. [Consult. 05 Mar. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1580887&num_registro=201601933662&data=20170321&formact=PDF.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1661120/RS. Julgado em 09/05/2017, DJe 16/05/2017. [Em linha]. [Consult. 28 Jun. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201600601913&dt_publicacao=16/05/2017.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1761956/SP. Julgado em 12/02/2019. DJe 15/02/2019. [Em linha]. [Consult. 02 Mar. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201801990455&dt_publicacao=15/02/2019.

ARAÚJO, Raul, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. n° 1402598/RS. Julgado em 23/04/2019. DJe 22/05/2019. [Em linha]. [Consult. 27 Jun. 2019]. Disponível em

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1819269&num_registro=201803102901&data=20190522&formacto=PDF.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. n° 1772772/PR. Julgado em 07/05/2019. DJe 23/05/2019. [Em linha]. [Consult. 27 Jun. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1821825&num_registro=201802637507&data=20190523&formacto=PDF.

ARCANJO, Jorge, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 20 de Outubro de 2015, Processo 335/09.7TBNLS.C1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/-/A467F7584204EDBA80257EEC003BE1D2>.

BARGADO, Manuel, relat. – Acórdão do Tribunal da Relação de Évora, de 14 de Março de 2019, Processo 395/05.0PTLRS.L1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtre.nsf/134973db04f39bf2802579bf005f080b/8b582f26a2f78df6802583cb0033a500?OpenDocument>.

BELLIZZE, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1653413/RJ. Julgado em 05/06/2018, DJe 08/06/2018. [Em linha]. [Consult. 20 Jul. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1719811&num_registro=201601930466&data=20180608&formacto=HTML.

BENETI, Sidnei, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgRg no AREsp. n.º 326.485/SP. Julgado em 25/06/2013. DJe 01/08/2013. [Em linha]. [Consult. 15 Nov. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=29534498&num_registro=201301061824&data=20130801&tipo=5&formato=PDF.

BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. n° 1574350/SC. Julgado em 03/10/2017. [Em linha]. [Consult. 20 Jul. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1613734&num_registro=201503154584&data=20190306&formacto=HTML.

BERNARDO, João Luís Marques, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, n.º 6/2014, de 09 de Janeiro de 2014, Plenário das Secções Cíveis, Processo 6430/07.0TBBERG.S1. Diário da República n.º 98/2014, Série I de 2014-05-22 [Em linha]. [Consult. 13 Jun. 2019].

Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/25345882>.

BOULAROT, Ana Paula, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 6.^a Secção, com o número 284/07.3TCGMR.G3.S1, de 14 de Janeiro de 2014. In: A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça. [Em linha]. [Consult. 23 Set. 2019]. Disponível em <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2017/10/culpanosacidentesdeviao1996asetembrode2014.pdf>.

BRAGA, Luiz Augusto Coelho, relat. Acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Sexta Câmara Cível. Apelação Cível nº 70057364630. Julgado em 10/07/2014. [Em linha]. [Consult. 29 Jun. 2019]. Disponível em http://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal%20de%20Justi%C3%A7a%20do%20RS&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=&num_processo=70057364630&codEmenta=7706337&temIntTeor=true.

CASTELO, Higinia, relat. Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 27 de novembro de 2018, Sétima Secção, Processo 932/13.6TBALQ.L1. [Em linha]. Consult. 28 de Mar. 2019]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/jur_mostra_doc.php?codarea=58&nid=5537.

CATARINO, Gabriel, relat. Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 09 de Setembro de 2014, Primeira Secção, Processo 121/10.1TBPTL.G1.S1. [Em linha]. [Consult. 01 Jun. 2018]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d0d4ce93888af85880257d4e004b9e1e?OpenDocument>.

CÓDIGO Civil - Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de Novembro de 1966. 8.^a ed. Coimbra: Almedina, 2017.

CÓDIGO Civil - Lei n.º 10.406, de 10 de Janeiro de 2002. [Em linha]. [Consult. 15 Nov. 2018]. Disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=11/01/2002&jornal=1&pagina=4&totalArquivos=192>.

CÓDIGO de Processo Civil - Lei n.º 41/2013, de 26 de junho – (Lei n.º 114/2017, de 29/12). [Em linha]. Lisboa: PGDL – MP, 2017. [Consult. 06 de março de 2018]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1959&tabela=leis.

CÓDIGO de Processo Civil - Lei n° 13.105, de 16 de Março de 2015. [Em linha]. [Consult. 05 Jul. 2019]. Disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=17/03/2015>.

CÓDIGO da Estrada – DL n.º 114/94, de 03 de Maio. [Em linha]. [Consult. 23 Fev. 2020]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=349&tabela=leis&so_miole.

CÓDIGO de Trânsito Brasileiro - Lei n° 9.503, de 23 de Setembro de 1997. [Em linha]. [Consult. 14 Mar. 2019]. Disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=24/09/1997>.

CONSTITUIÇÃO da República Portuguesa. 4ª ed. Coimbra: Almedina, 2016.

CUEVA, Ricardo Villas Bôas, retat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt nos EDcl no REsp 1733827/MA. Julgado em 25/02/2019. DJe 01/03/2019. [Em linha]. [Consult. 15 Nov. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/julgamento/electronico/documento/mediado/?documento_tipo=5&documento_sequencial=92724383®istro_numero=201800749858&publicacao_data=20190301&formato=PDF.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. AgInt no REsp. n° 1575062/MT. Julgado em 15/09/2016. DJe 30/09/2016. [Em linha]. [Consult. 09 Set. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1537914&num_registro=201503133127&data=20160930&formato=PDF.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. REsp 1591178/RJ. 3ª Turma, julgado em 25/04/2017, DJe 02/05/2017. [Em linha]. [Consult. 16 Jul. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1594810&num_registro=201302367890&data=20170502&formato=HTML.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. n° 1738247/SC. Julgado em 27/11/2018. DJe 10/12/2018. [Em linha]. [Consult. 09 Set. 2019]. Disponível em

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1736170&num_registro=201801006071&data=20181210&formacto=PDF.

DECRETO n.º 60.459, de 13 de Março de 1967. (D.O.U. de 20/03/1967). CNPS. [Em linha]. [Consult. 06 Fev. 2019]. Disponível em <http://legis.senado.leg.br/norma/483072/publicacao/15642738>.

DECRETO-LEI N.º 73, de 21 de Novembro de 1966. (D.O.U. de 22/11/1966). [Em linha]. [Consult. 06 Fev. 2019]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0073.htm.

DECRETO-LEI N.º 114/94, de 03 de Maio. [Em linha]. [Consult. 15 Dez. 2018]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=349&tabela=leis&so_miolo=.

DECRETO-LEI N.º 291/2007. **Diário da República, 1.ª série – N.º 160** - 21 de Agosto de 2007. pp. 5487-5507. [Em linha]. [Consult. 14 Mar. 2019]. Disponível em <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/291/2007/08/21/p/dre/pt/html>.

DECRETO-LEI N.º 325/2007. **Diário da República, 1.ª série – N.º 204** - 23 de Outubro de 2007. pp. 5487-5507. pp. 775-7808. [Em linha]. [Consult. 28 Mar. 2019]. Disponível em <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/352/2007/10/23/p/dre/pt/html>.

DIRECTIVA 2009/103/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 16 de Setembro de 2009. Jornal Oficial da União Europeia, L 263. PT. 7 de Outubro de 2009. pp. 11-25. [Em linha]. [Consult. 07 Set. 2019]. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0103&from=FR>.

Exposição de Motivos Interministerial n.º 00355/2019 ME/AGU. Brasília, 11 de novembro de 2019. [Em linha]. [Consult. 04 Dez. 2019]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Exm/Exm-MP-904-19.pdf.

FONSECA, Granja, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, 7.ª Secção, com o número 136/07.7TBTMC.P1.S1, de 27 de Março de 2014. In: A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça. [Em linha]. [Consult. 23 Set. 2019]. Disponível em <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2017/10/culpanosacidentesdeviao1996asetembrode2014.pdf>.

FURTADO, Fátima, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 05 de Junho de

- 2017, Secção Penal, Processo 70/16.0PTBRG.G1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/a5891b4c5bea194b8025813e004d920a?OpenDocument>.
- GALLOTTI, Maria Isabel, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt no REsp. nº 1748263/SP. Julgado em 12/02/2019. DJe 19/02/2019. [Em linha]. [Consult. 02 Mar. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201801453561&dt_publicacao=19/02/2019.
- _____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1717980/RO. Julgado em 30/08/2018. DJe 11/09/2018. [Em linha]. [Consult. 03 Ago. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201800035550&dt_publicacao=11/09/2018.
- GONÇALVES, José Avelino, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, de 01 de abril de 2014, Processo 498/12.4TBTNV.C1. [Em linha]. [Consult. 14 Jun. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/-/61127478618F93E280257CB5003BF9DA>.
- JESUS, Gregório Silva, relat. - Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 01 de Dezembro de 2015, Primeira Secção, Processo 529/11.5TBPSR.S1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/-/7CC9BD6B331E088480257F0F00376014>.
- LEI n.º 72/2013, de 02 de Setembro. **Diário da República, 1.ª série - N.º 169** - 3 de setembro de 2013. pp. 5446–5499. [Em linha]. [Consult. 15 Set. 2019]. Disponível em <https://dre.pt/application/conteudo/499526>.
- LEI n.º 174/2015, de 09 de Setembro. **Diário da República, 1.ª série — N.º 176** — 9 de setembro de 2015. pp. 7342-7500. [Em linha]. [Consult. 01/09/2019]. Disponível em: <https://dre.pt/application/file/a/70236403>.
- LEI n.º 13.546/2017, de 19 de Dezembro. **Diário da República, 1.ª Secção - N.º 243** - 20 de Dezembro de 2017. p. 10. [Em linha]. [Consult. 16 Set. 2019]. Disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=20/12/2017&jornal=515&pagina=10&totalArquivos=144>.

LEI n.º 6.194, de 19 de Dezembro de 1974. DPVAT. [Em linha]. [Consult. 05 Mar. 2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm.

LEITE, Nuno Cameira Sousa, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça com o número 2827/03.2TBVFX, de 19 de Maio de 2009 [Em linha]. [Consult. 01 Jun. 2018]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/stj_mostra_doc.php?nid=29082&codarea=1

MACHADO, Maria José, retat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 24 de Setembro de 2008, 3ª Secção, Processo 5352/08. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/jur_busca.php?busca=assunto&buscajur=influenciado+pel o+%E1lcool&areas=57&buscaprocesso=&buscaseccao=&pagina=1&ficha=1.

Medida Provisória n.º 904, de 11 de Novembro de 2019. Diário Oficial da União, 12/11/2019, Edição: 209, Seção: 1, p. 5. [Em linha]. [Consult. 04 Dez. 2019]. Disponível em <http://www.in.gov.br/web/dou/-/medida-provisoria-n-904-de-11-de-novembro-de-2019-227468212>.

MUSSI, Jorge, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quinta Turma. REsp. n.º 1013330/TO. Julgado em 25/09/2018, DJe 03/10/2018. [Em linha]. [Consult. 20 Set. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1755249&num_registro=201602980217&data=20181003&formact=PDF.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quinta Turma. REsp. n.º 1279458/MG. Julgado em 04/09/2012, DJe 17/09/2012.. [Em linha]. [Consult. 20 Set. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1174729&num_registro=201102147847&data=20120917&formact=PDF.

POÇAS, Sergio Gonçalves, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça com o número 12, de 5 de Junho de 2014 [Em linha]. [Consult. 13 Jun. 2019]. Disponível em <https://data.dre.pt/eli/acstj/12/2014/07/08/p/dre/pt/html>.

Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio. Diário da República, 1.ª série — N.º 100 — 26 de Maio de 2008. pp. 2936 - 2942.

Portaria n.º 679/2009, de 25 de Junho. Diário da República, 1.ª série — N.º 121 — 25 de Junho de 2009. pp. 4139-4141.

PÓVOAS, Sebastião, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 12 de Junho de 2017,

Primeira Secção, Processo 8/07.5TBSTB.S1. [Em linha]. [Consult. 01 Jun. 2018]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d94224fb0525b7268025813d004a4a2b?OpenDocument>.

RAPOSO, Jorge, relat. – Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 13 de Julho de 2011, 3ª Secção, Processo 395/05.0PTLRS.L1. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/jur_busca.php?busca=assunto&buscajur=colheita+sangue+%E1lcool+consentimento&areas=57&buscaprocesso=&buscaseccao=&pagina=1&ficha=1.

REIS JÚNIOR, Sebastião, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Sexta Turma. REsp. nº 1486745/SP. Julgado em 05/04/2018, DJe 12/04/2018. [Em linha]. [Consult. 20 Set. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1695321&num_registro=201402594226&data=20180412&formact=PDF.

RESOLUÇÃO do Conselho de Ministros n.º 85/2017. Diário da República, 1.ª série – N.º 116 – 19 de junho de 2017. pp. 3054-3089. [Em linha]. [Consult. 20 Set. 2019]. Disponível em <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/PlanosdeSegurancaRodoviaria/Documents/Resolu%C3%A7%C3%A3oPENSE.pdf>.

RESOLUÇÃO do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, nº 332, de 09/12/2015. <http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=36999>.

RIBEIRO, Moura, relat. – Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Rcl 20.091/MG. 2ª Seção, julgado em 14/10/2015, DJe 16/10/2015. [Em linha]. [Consult. 16 Jul. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201402333799&dt_publicacao=16/10/2015.

ROCHA, Isabel, relat. - Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães, de 12 de Fevereiro de 2015, Processo 357/13.3TCGMR.G1. [Em linha]. [Consult. 13 Jun. 2019]. Disponível em <http://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/-/6D17F6186BF0F48B80257E130048E2BE>.

SALAZAR, Silva, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 19 de Maio de 2009, Sexta Secção, Revista 2827/03.2TBVFX. [Em linha]. [Consult. 01 Jun. 2018]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/stj_mostra_doc.php?nid=29082&codarea=1.

SALOMÃO, Luis Felipe, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. REsp. nº 1674154/PR. Julgado em 28/05/2019, DJe 03/06/2019. [Em linha]. [Consult. 03 Ago. 2019]. Disponível em:

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1831642&num_registro=201701217950&data=20190603&formact=HTML.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. AgInt. no REsp. nº 287935/SP. Julgado em 20/05/2014. DJe 27/05/2014. [Em linha]. [Consult. 28 Jun. 2019]. Disponível em

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201300118120&dt_publicacao=27/05/2014.

_____, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. REsp. nº 1366592/MG. Julgado em 09/05/2017, DJe 26/05/2017. [Em linha]. [Consult. 28 Jun. 2019]. Disponível em

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201201783899&dt_publicacao=26/05/2017.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. AgInt no REsp 1653015/DF. 3ª Turma, julgado em 12/03/2018, DJe 15/06/2018. [Em linha]. [Consult. 16 Jul. 2019]. Disponível em

https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201700270801&dt_publicacao=15/06/2018.

SOUSA, Maria Dolores da Silva, relat. Acórdão do Tribunal da Relação de Porto, de 09 de Maio de 2018, Rec. Penal n.º 173/17.3GFPRT.P1 – JTRP000. [Em linha]. [Consult. 01 Set. 2019]. Disponível em

<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/-/9C062EDFB28C19A880258290003C0AA5>.

SOTTOMAYOR, Arménio, relat. – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 22 de Janeiro de 2009. Quinta Secção. Processo 2499/08. [Em linha]. [Consult. 01 Jun. 2018]. Disponível em http://www.pgdlisboa.pt/jurel/stj_mostra_doc.php?nid=27352&codarea=2

SÚMULA nº 257, do Superior Tribunal de Justiça, Segunda Seção. Julgamento: 08/08/2001. Publicação: DJ 29/08/2001, p. 100. [Em linha]. [Consult. 27 Jun 2019]. Disponível em http://www.stj.jus.br/docs_internet/SumulasSTJ.pdf.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGER, Jesús Pintos (1990) – Baremos. In: **Revista para el Análisis del Derecho**. InDret 1/00. [Em Linha]. [Consult. 20 Out. 2019]. Disponível em http://www.indret.com/pdf/012_es.pdf.
- _____ (2000) – **Baremos, Seguros y Derecho de Daños**. Madrid: Civilitas.
- ALEXY, Robert (2008) – **Teoria dos Direitos Fundamentais**. São Paulo: Malheiros.
- ALMEIDA, Dário Martins de (1969) – **Manual de Acidentes de Viação (Reflexões e notas ao Código Civil)**. Coimbra: Almedina.
- ALMEIDA, Ferreira de, relat. (2003) - Revista n.º 2960/03 - 2.ª Secção; In: **Coleção Formação Contínua**. Direito Estradal.
- AMEIXOEIRA, Maria Amélia C. (2007) – Indemnização por danos patrimoniais e não patrimoniais fundadas em responsabilidade de acidente rodoviário. In: **Revista do CEJ**. n.º 6. Lisboa: CEJ - Centro de Estudos Judiciários. 1.º Semestre de 2007.
- ANSR/MAI, PORDATA. Acidentes de viação com vítimas, feridos e mortos – Portugal Continente. [Em linha]. [Consult. 26 Set. 2019]. Disponível em <https://www.pordata.pt/Portugal/Acidentes+de+via%c3%a7%c3%a3o+com+v%c3%adtimas++feridos+e+mortos+++Continente-326>.
- ASF/AUTORIDADE DE SUPERVISÃO DE SEGUROS E FUNDOS DE PENSÕES. [Em linha] Lisboa: ASF. [Consult. 24 Jun. 2019]. Disponível em <https://www.asf.com.pt/NR/exeres/9A718364-6EDE-41CD-8350-B48386A2D1C5>.
- BARBOSA, Mafalda Miranda (2014) - (Im)impertinência da autonomização dos danos puramente Morais? Considerações a propósito dos danos morais reflexos. In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 45. Braga: CEJUR - Centro de Estudos Jurídicos do Minho. Janeiro/Março de 2014.
- BARCELLOS, Ana Paula (2008) - Alguns Parâmetros Normativos para a Ponderação Constitucional. In BARROSO, Luís Roberto (org.). **A Nova Interpretação Constitucional: Ponderação, direitos fundamentais e relações privadas**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Renovar.
- _____ (2007) - **Ponderação, Racionalidade e Atividade Jurisdicional**. 2ª tiragem. Rio de Janeiro: Renovar.

- BATTESINI, Eugênio (2014) - Comparação e Harmonização de Sistemas Jurídicos: Princípios de Direito Europeu de Responsabilidade Civil. In: **Publicações da Escola da AGU: 1º Curso: Le Corti Internazionale, i Diritti Umani ed il Diritto in Europa**. Volume I. Ano V, nº 35, v. 1 (set/out. 2014). Brasília.
- BELÉM, Bruno Moraes Faria Monteiro (2013) – A Norma da Proporcionalidade e a Eficácia Temporal da decisão de inconstitucionalidade. In DUARTE, D. (org); SARLET, I. W. (org); BRANDÃO, P. T. (org). **Ponderação e Proporcionalidade no Estado Constitucional**. Rio de Janeiro: Lumen Juris.
- BIAVATI, Eduardo – Desacelerar para salvar vidas. Agência CNT de Notícias – Confederação Nacional de Transportes. [Em linha]. Brasília - DF, 04/09/2018. [Consult. 18 Ago. 2019]. Disponível em <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/desacelerar-para-salvar-vidas>.
- CAETANO, Marcelo (1977) - **Princípios fundamentais do direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense.
- CAMPOS, Diogo Leite de (2011) – **As Relações de Associação: O Direito Sem Direitos**. Coimbra: Almedina.
- _____ (2004) – Nós: Estudos Sobre o Direito das Pessoas. Coimbra: Almedina.
- _____ (1971) – **Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica**. Coimbra: Almedina.
- CANOTILHO, José Joaquim Gomes (2003) – **Direito Constitucional e Teoria da Constituição**. 7ª ed. 19ª reimp. Coimbra. Almedina.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio (2014) - **Programa de responsabilidade civil**. 11.ª ed. São Paulo: Atlas.
- CERVERA, Enrique García-Chamón (2015) – **La Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor: especial consideración al daño y a su reparación**. Alicante: Universidad de Alicante, 2015. 300 f. Tesis de Doctorado en Metodología, Fuentes e Instituciones Jurídicas.
- Coleção Formação Contínua. **Direito Estradal**. Lisboa: CEJ, 2016.
- Conselho Nacional de Justiça. Justiça em Números 2019. Brasília: CNJ, 2019. [Em linha]. [Consult. 17 Set. 2019]. Disponível em https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/conteudo/arquivo/2019/08/justica_em_numeros20190919.pdf.

- CORDEIRO, António Menezes (2004) – **Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas**. Coimbra: Almedina.
- _____ (2012) – **Tratado de Direito Civil I**. 4.^a ed. Coimbra: Almedina.
- COSTA, Mário Júlio de Almeida (2016) – **Direito das Obrigações**. 12.^a ed. Coimbra: Livraria Almedina.
- _____ (1980) – **Noções de Direito Civil**. Coimbra: Livraria Almedina.
- CRISTÓVAM, José Sérgio da Silva (2008) – **Colisão Entre Princípios Constitucionais: razoabilidade, proporcionalidade e argumentação jurídica**. 3.^a tiragem. Curitiba. Juruá.
- DIAS, José Aguiar (2006) – Da Responsabilidade Civil. 11.^a ed. rev. e atual. CC/2002, aumentada por Rui Berford Dias. Rio de Janeiro: Renovar.
- DIDIER JR., Fredie; BRAGA, Paula Sarno; OLIVEIRA, Rafael Alexandria de (2015) – **Curso de Direito Processual Civil: teoria da prova, direito probatório, ações probatórias, decisão, precedente, coisa julgada e antecipação dos efeitos da tutela**. – Volume 2. 10.^a ed. Salvador: Ed. Jus Podivm.
- DONÁRIO, Arlindo Alegre (2010) – **Análise Económica da Regulação Social: Causas Consequências e Políticas dos Acidentes de Viação**. Lisboa: Edual.
- _____ (2010) – **Aumento das Sanções ou das Probabilidades de Aplicação da Lei?** Lisboa: Edual.
- _____ (2016) – **Economia**. 6.^a ed. Lisboa: Abdul's Angels.
- DONÁRIO, Arlindo Alegre; SANTOS, Ricardo Borges dos (2012) – **Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal**. Lisboa: Edual.
- _____ (2019) – **Economia, com Destaque para a Microeconomia - Uma Visão Crítica**. 2.^a ed. Lisboa: Edições Sílabo.
- _____ (2016) – **Estrutura do Mercado**. Lisboa: UAL.
- _____ (2016) – **Incerteza e Risco**. Lisboa: UAL.
- _____ (2013). **Paradigma do Homo Economicus. Consequências na Construção do Modelo Económico e Financeiro Liberal** - Centro de Análise Económica de Regulação Social (CARS) Universidade Autónoma de Lisboa.
- EUCKEN, Walter (1998) – **Os fundamentos da Economia Política**. Lisboa: Fundação

Calouste Gulbenkian.

FERNANDES, Marcus Frederico B.; CUNHA, Lucas Renault. **Supressão de Cobertura Securitária X Motorista Sob Influência de Álcool: inversão do ônus probatório**. [Em linha]. [Consult. 10 Set. 2019]. Disponível em <https://aida.org.br/capitulo-1-supressao-de-cobertura-securitaria-x-motorista-sob-influencia-de-alcool-inversao-do-onus-probatorio/>.

FERREIRA, António Pedro de Azevedo (2005) – **A Relação Negocial Bancária: Conceito e Estrutura**. Lisboa: QJ Quid Juris.

FUX, Luiz (2016) – **Novo Código de Processo Civil Temático**. 2.^a ed. São Paulo: Editora Mackenzie.

GONÇALVES, Carlos Roberto (2014) – **Direito Civil Brasileiro - Volume IV: responsabilidade civil**. 9.^a ed. São Paulo: Saraiva.

_____ (2016) – **Responsabilidade Civil**. 17.^a ed. São Paulo: Saraiva.

_____ (2014) – **Responsabilidade Civil**. 15.^a ed. São Paulo: Saraiva.

GONZÁLES, José Alberto (2017) – **Direito da Responsabilidade Civil**. Lisboa: QJ Quid Juris.

_____ (2013) – **Responsabilidade Civil**. 3.^a ed. Lisboa: QJ Quid Juris.

Governo de Portugal. **Tolerância zero contra a sinistralidade rodoviária**. 08 de Janeiro de 2019. [Em linha]. [Consult. 15 Set. 2019]. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=tolerancia-zero-contr-a-sinistralidade-rodoviaria>.

HABERMAS, Jürgen (1997) – **Direito e Democracia: entre facticidade e validade, Volume I**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.

Instituto de Pesquisa Económica Aplicada. **Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade**. Brasília: IPEA, 2015. [Em linha]. [Consult. 23 Set. 2019]. Disponível em http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/Relatoriopesquisa/150922_Relatorio_acidentes_transito.pdf.

_____. **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea**. Brasília: IPEA, 2015. [Em

- linha]. [Consult. 23 Set. 2019]. Disponível em http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pd.
- JESUS, Gregório Silva (2013) – Infracções Estradais Causais nos Acidentes de Viação: Quadro sinóptico de algumas delas nas deliberações do Supremo Tribunal de Justiça. In: **Coleção Formação Contínua. Direito Estradal**. Lisboa: CEJ, 2016. pp. 13-73.
- Jornal da USP. **Colunista elogia lei que aumenta punição para quem mata no trânsito**. São Paulo, Brasil: USP, 2017. [Em linha]. [Consult. 17 Set. 2019. Disponível em <https://jornal.usp.br/atualidades/colunista-elogia-lei-que-aumenta-punicao-para-quem-mata-no-transito/>.
- _____. **Uso da maconha também é perigoso no trânsito**. São Paulo, Brasil: USP, 2018. [Em linha]. [Consult. 07 Set. 2019. Disponível em <https://jornal.usp.br/atualidades/uso-da-maconha-tambem-e-perigoso-no-transito/>.
- LEITE, Ana Margarida Pinheiro (2015) – **A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais**. Lisboa: Faculdade de Direito Universidade Nova de Lisboa. 104 f. Dissertação de Mestrado em Direito. [Em Linha]. Consult. 09 Nov. 2019. Disponível em https://run.unl.pt/bitstream/10362/16261/1/Leite_2015.pdf.
- MARCELINO, Américo (2008) - **Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil**. 9.º edição, revista e ampliada. Lisboa: Livraria Petrony.
- MARINONI, Luiz Guilherme; ARENHART, Sérgio Cruz; MITIDIERO, Daniel (2015) – **Novo Curso de Processual Civil: tutela dos direitos mediante procedimento comum – Volume 2**. São Paulo: Revista dos Tribunais.
- MATOS, Filipe Albuquerque (2014) – Culpa exclusiva do condutor e compensação dos danos não patrimoniais ao abrigo do artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil; In: **Cadernos de Direito Privado**. n.º 48. Braga: CEJUR - Centro de Estudos Jurídicos do Minho. Outubro/Dezembro de 2014.
- MENDES, António Alfredo; PROENÇA, Carlos - **Procedimentos Cautelares: noção e requisitos - um olhar possível com a reforma processual civil de 2013**. [Em linha] Portimão: [Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes], 2014. 28 p. [Consult. 06 de março de 2018]. Disponível em http://bibliopac.ual.pt/Opac/Pages/Document/DocumentCitation.aspx?UID=e9168fd7-2450-495f-bf50-eeac89f9a933&DataBase=10014_BIBLIO

http://recil.grupolusofona.pt/bitstream/handle/10437/6395/jurismat4_339-367.pdf?sequence=1

MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet (2013) – **Curso de Direito Constitucional**. 8ª ed. São Paulo. Saraiva.

Ministério da Infraestrutura. **Estudo aponta que mais de 50% dos acidentes de trânsito são causados por falhas humanas**. 25 de Setembro de 2018. [Em linha]. [Consult. 03 Jan. 2019]. Disponível em <http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/7999-estudo-aponta-que-mais-de-50-dos-acidentes-de-tr%C3%A2nsito-s%C3%A3o-causados-por-falhas-humanas.html#content>.

MONTEIRO, António Pinto (2014) – A indemnização por danos não patrimoniais em debate: também na responsabilidade contratual? Também a favor das pessoas jurídicas? In: **Revista Brasileira de Direito Comparado**. Nº 46. Rio de Janeiro: Instituto de Direito Comparado Luso-Brasileiro.

MONTEIRO, Ingrid Castilho. **Óbitos por acidentes de trânsito diminuem após 10 anos de Lei Seca**. Brasília: 2018, Agência Saúde. [Em linha]. [Consult. 07 Set. 2019]. Disponível em <http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43593-10-anos-de-lei-seca-obitos-por-acidentes-de-transito-diminuem-2>.

MORAES, Alexandre de (2014) – **Direito Constitucional**. 30ª ed. São Paulo: Atlas.

MS/SVS/CGIAE – Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM. **Óbitos por causas Externas – Brasil**. [Em linha]. [Consult. 13 Set. 2019]. Disponível em <https://portal.cfm.org.br/images/stories/pdf/acidentes%20de%20trnsito%20-%20bitos.pdf>.

Nações Unidas Brasil. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)**. [Em linha]. [Consult. 21 Set. 2019]. Disponível em <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>.

NASCIMENTO, Esmeralda; TRABULO, Márcia (2016) – **Formulários BDJUR: Responsabilidade Estradal**. Coimbra: Almedina.

OLIVEIRA, Nuno Manuel Pinto (2011) – **Princípios de Direito dos Contratos**. Coimbra: Coimbra.

Organização Pan-Americana de Saúde. Folha informativa – **Acidentes de trânsito**. [Em linha]. Brasília, DF, Brasil: OPAS, 2019. [Consult. 07 Set. 2019]. Disponível em

https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779.

____ (2018) – **Trânsito: um olhar da saúde para o tema**. Brasília: OPAS.

PEDRO, Rute Teixeira (2017) – Os Danos não Patrimoniais (ditos) Indiretos: uma reflexão *ratione personae* sobre a sua ressarcibilidade. In: **Responsabilidade Civil: cinquenta anos em Portugal e no Brasil**. Coimbra: Instituto Jurídico da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. pp. 239-269.

PRIETO, Santos Pastor (1989) – **Sistema Jurídico y Economía uma introducción al análisis económico del derecho**. Madrid: Tecnos.

Projeto Vida no Trânsito. 20 de Novembro de 2017. [Em linha]. [Consult. 21 Set. 2019]. Disponível em <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>.

REGO, Margarida Lima, coord. (2016) – **Temas de Direito dos Seguros**. 7.^a ed. rev. e aumen. Coimbra: Almedina.

RIBEIRO, Ney Rodrigo Lima (2013) – Princípio da Dignidade da Pessoa Humana: (im) possibilidade de sua ponderação? Enfoque luso-brasileiro. In DUARTE, D. (org); SARLET, I. W. (org); BRANDÃO, P. T. (org). **Ponderação e Proporcionalidade no Estado Constitucional**. Rio de Janeiro: Lumen Juris.

RODRIGUES, Álvaro da Cunha Gomes (2007) - Aspectos Pluriformes da Responsabilidade no Direito Rodoviário; In: **Acidentes de Viação: Responsabilidade civil e criminal por delitos de construção e manutenção das estradas**. Lisboa: Livraria Petrony.

ROSA, João Pires da (2013)– Dano não patrimonial – quantificação. In: **Revista portuguesa do dano corporal n.º 24, Ano XXII**. Coimbra: FMUC. pp. 25-40

____ (2014) – Temas de Direito Civil; In: **O Dano na Responsabilidade Civil**. Lisboa: CEJ, 2014. [Em linha]. [Consult. 19 Mar. 2019]. pp. 57-58. Disponível em http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/civil/O_Dano_Responsabilidade_Civil.pdf.

ROSÁRIO, Pedro Trovão do (2017) – O direito a ser esquecido. **Revista do Direito, Santa Cruz do Sul, v. 3, n. 53**. pp. 121-139, dez. 2017. Disponível em: <<https://online.unisc.br/seer/index.php/direito/article/view/11367/6965>>. Acesso em: 03 nov. 2019. doi:<https://doi.org/10.17058/rdunisc.v3i53.11367>.

ROSÁRIO, Pedro Trovão de; SILVA, Henrique Dias da (2018) – **Constituição da República Portuguesa e Legislação Complementar**. Lisboa: Legit Edições.

SARRO, Luís Antônio Giampaolo (2017) - A embriaguez ao volante no contrato de Seguro Automóvel e a evolução da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. In: **Revista Jurídica de Seguros / CNseg N.º 7**. Rio de Janeiro: CNseg, Novembro de 2017. pp. 248-263.

Senado Federal Brasileiro. Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre mortes por acidentes de trânsito em 178 países é base para década de ações para segurança. Em discussão! **Revista de audiências públicas do Senado Federal – Ano 4 – nº 13 – Novembro de 2012**. [Em linha]. [Consult. 07 Set. 2019]. Disponível em <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>.

SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz (1959) – Responsabilidade Contratual e Responsabilidade Extracontratual. In: **Responsabilidade Civil. Separata do «Boletim do Ministério da Justiça» N.º 85**. Lisboa. pp. 107-130.

STOCO, Rui (2007) – **Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência**. 7.^a ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais.

TARTUCE, Flávio (2017) – **Direito Civil - Volume II: direito das obrigações e responsabilidade civil**. 12.^a ed. Rio de Janeiro: Forense.

TORRES, Heleno Taveira (2016) – DPVAT é seguro compulsório, e não uma espécie de tributo. **Consultor Jurídico - ConJur**. [Em linha]. São Paulo, 14/12/2016. [Consult. 3 Jan. 2019]. Disponível em <https://www.conjur.com.br/2016-dez-14/dpvat-seguro-compulsorio-nao-especie-tributo>.

TRIGO, Maria da Graça (2011) – Adopção do Conceito de “Dano Biológico” pelo Direito Português. In: **Revista da Ordem dos Advogados**. A. 72, n.º 1 (Jan. - Mar. 2012). Lisboa: O.A., 1941. pp. 147-178. [Em linha]. [Consult. 09 Nov. 2019]. Disponível em <https://portal.oa.pt/upl/%7B5b5e9c22-e6ac-4484-a018-4b6d10200921%7D.pdf>.

VARELA, Antunes (2016) – **Das Obrigações em Geral - Volume I**. 10.^a ed. rev. e atual. 13.^a reimp. Coimbra: Almedina.

VASCONCELOS, Pedro Pais de (1999) – **Teoria Geral do Direito Civil - Volume I**. Lisboa: Lex.

VASCONCELOS, Oliveira, relat. (2010) - Revista n.º 158/2002.P1.S1 - 2.ª Secção; In: **Coleção Formação Contínua**. Direito Estradal. p. 245.

VENOSA, Silvio de Salvo (2017) – **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil**. 17.ª ed. São Paulo: Atlas.

World Health Organization. **Relatório de status global sobre segurança rodoviária 2018**. [Em linha]. [Consult. 07 Set. 2019]. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.

ANEXO A - Tabela de Danos do DPVAT – Lei n.º 6.194, de 19 de dezembro de 1974.

Danos Corporais Totais Repercussão na Íntegra do Patrimônio Físico	Percentual da Perda
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambos os membros superiores ou inferiores	100
Perda anatômica e/ou funcional completa de ambas as mãos ou de ambos os pés	
Perda anatômica e/ou funcional completa de um membro superior e de um membro inferior	
Perda completa da visão em ambos os olhos (cegueira bilateral) ou cegueira legal bilateral	
Lesões neurológicas que cursem com: (a) dano cognitivo-comportamental	
alienante; (b) impedimento do senso de orientação espacial e/ou do livre	
deslocamento corporal; (c) perda completa do controle esfinteriano; (d)	
comprometimento de função vital ou autonômica	
Lesões de órgãos e estruturas crânio-faciais, cervicais, torácicos, abdominais, pélvicos ou retro-peritoneais cursando com prejuízos funcionais não compensáveis de ordem autonômica, respiratória, cardiovascular, digestiva, excretora ou de qualquer outra espécie, desde que haja comprometimento de função vital	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Repercussões em Partes de Membros Superiores e Inferiores	Percentuais das Perdas
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros superiores e/ou de uma das mãos	70
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos membros inferiores	50
Perda anatômica e/ou funcional completa de um dos pés	
Perda completa da mobilidade de um dos ombros, cotovelos, punhos ou dedo polegar	25
Perda completa da mobilidade de um quadril, joelho ou tornozelo	
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dentre os outros dedos da mão	10
Perda anatômica e/ou funcional completa de qualquer um dos dedos do pé	
Danos Corporais Segmentares (Parciais) Outras Repercussões em Órgãos e Estruturas Corporais	Percentuais das Perdas
Perda auditiva total bilateral (surdez completa) ou da fonação (mudez completa) ou da visão de um olho	50
Perda completa da mobilidade de um segmento da coluna vertebral exceto o sacral	25
Perda integral (retirada cirúrgica) do baço	10

ANEXO B – Publicação eletrônica do Ministério da Infraestrutura Brasileiro

<http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/7999-estudo-aponta-que-mais-de-50-dos-acidentes-de-tr%C3%A2nsito-s%C3%A3o-causados-por-falhas-humanas.html#content>

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Estudo aponta que mais de 50% dos acidentes de trânsito são causados por falhas humanas

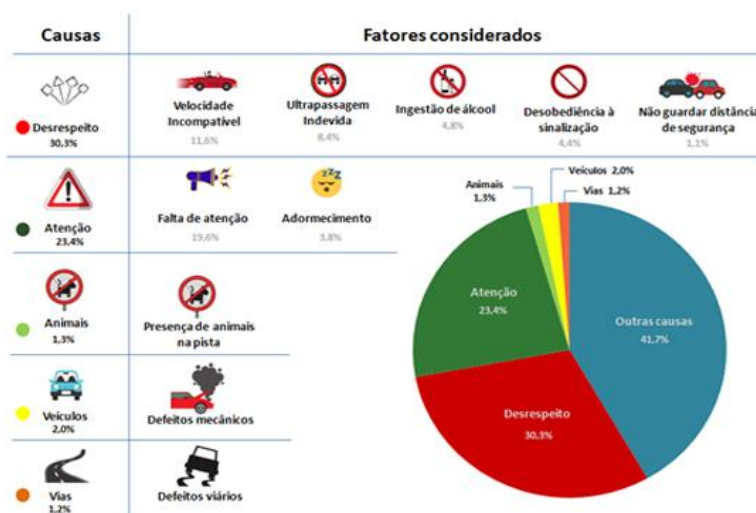
Publicado: Terça, 25 de Setembro de 2018, 11h37. Última atualização em Segunda, 05 de Novembro de 2018, 16h08.

Pesquisa do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação mostra que a falta de atenção e a imprudência dos motoristas são maiores causadores de acidentes nas estradas federais

A quantidade de vítimas, mortos e feridos em acidentes nas rodovias federais é considerada uma das principais causas de morte no país. Segundo dados de um estudo realizado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação sobre Segurança nas Rodovias Federais, 53,7% dos acidentes são causados pela negligência ou imprudência dos motoristas, seja por desrespeito às leis de trânsito (30,3%) ou falta de atenção do condutor (23,4%). É o chamado “fator humano”.

Aproximadamente 30% dos casos de óbitos registrados entre 2007 e 2016 são causados pelo desrespeito, o que, em números absolutos, representa mais de 23 mil mortos. Já em relação à falta de atenção, foram mais de 15 mil mortos e 276 mil feridos no mesmo período. Os números chamam a atenção para o tema da campanha da Semana Nacional do Trânsito deste ano, que começou no último dia 18 e se encerra nesta terça-feira (25). O tema escolhido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) foi “Nós Somos o Trânsito”. A ideia é fazer com que toda a sociedade esteja unida pela segurança de todos, evitando acidentes e poupando vidas. O comportamento do motorista ao volante passa por isso.

Em relação ao estudo do ministério, as principais causas de óbitos por acidentes em rodovias federais estão divididas da seguinte forma:



O que se observa pelo gráfico é que o comportamento do motorista provoca muito mais acidentes e óbitos do que as condições das rodovias, por exemplo, onde apenas 1,2% das mortes registradas ocorrem por defeitos nas vias. Neste caso, são problemas que envolvem estradas mal sinalizadas, esburacadas, sem manutenção ou planejamento.

Para diminuir o número de ocorrências provocado pelas condições viárias desfavoráveis, o Governo Federal investe em programas como BR-Legal e CREMA, responsáveis pela implantação e conservação das sinalizações e manutenção das rodovias. A própria Organização Mundial de Saúde considera os óbitos por acidentes como “mortes evitáveis”.

ANEXO C – Acórdão do Superior Tribunal de Justiça Brasileiro – REsp. nº 1574350/SC

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO. ARTS. 1º, 99 E 231, V, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB (LEI 9. 503/1997). TRÁFEGO DE VEÍCULOS DE CARGA COM EXCESSO DE PESO. PROTEÇÃO DA SAÚDE E SEGURANÇA DAS PESSOAS E CONSUMIDORES, ASSIM COMO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E PRIVADO. OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL - ODS. PEDIDO DE PROVIDÊNCIA JUDICIAL PREVENTIVA. INDEPENDÊNCIA ENTRE INSTÂNCIAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL. PRINCÍPIO DA INAFASTABILIDADE DA JURISDIÇÃO. ASTREINTE. DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS. OCORRÊNCIA. ARTS. 1º, IV, E 3º DA LEI 7.347/85. RESPONSABILIDADE CIVIL. FACTOS NOTÓRIOS. ART. 374, I, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. VALOR DA INDEMNIZAÇÃO A SER FIXADO PELA INSTÂNCIA ORDINÁRIA. HISTÓRICO DA DEMANDA 1. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal objetivando: a) impedir (obrigação de não fazer), sob pena de multa civil (= astreinte), que veículos da transportadora recorrida, em total rebeldia contra o Código de Trânsito Brasileiro, trafeguem com excesso de peso nas rodovias, e b) condenar a empresa ao pagamento de dano material e moral coletivo, nos termos da Lei 7.347/1985. 2. Segundo os autos, a Polícia Rodoviária Federal registrou 85 (oitenta e cinco) infrações de trânsito por excesso de peso cometidas por veículos da empresa entre os anos de 2003 e 2013, ou seja, praticamente uma autuação a cada dois meses. O MPF notificou a ré visando celebrar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), proposta por ela recusada sob a alegação de que, caso transportasse volume menor de carga, ficaria em desvantagem Econômica perante seus concorrentes. Daí ser possível concluir que a lucratividade com o peso excessivo compensa e supera eventual pagamento de multa administrativa, o que só comprova a absoluta incapacidade da sanção para reprimir e desencorajar a conduta legalmente vedada. 3. Insurge-se o MPF contra sentença e acórdão que, primeiro, negaram condenar a empresa a não trafegar com excesso de peso pelas estradas, fazendo-o sob o argumento de que já existe, no Código Brasileiro de Trânsito, penalidade administrativa para tal conduta, e, segundo, afastaram a responsabilidade civil por danos materiais e morais coletivos. DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO E POSIÇÃO DO BRASIL COMO UM DOS RECORDISTAS DE ACIDENTES 4. Nos termos da legislação federal, "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos" e "somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN" (respectivamente arts. 1º, § 2º, e 99 do Código de Trânsito Brasileiro, grifo acrescentado). Além disso, o mesmo CTB dispõe ser infração administrativa "transitar com o veículo com excesso de peso", prevendo, como penalidade, aplicação de multa e, como medida administrativa, "retenção do veículo e transbordo da carga excedente" (art. 231, V). 5. Não obstante a literal prescrição normativa - fruto da ação do legislador e não de invencionice judicial fora de propósito - de um "direito de todos" (art. 1º, § 2º) e de um "dever de todos" (art. 99), o Brasil continua a apresentar altíssimo índice de mortes nas rodovias. Dados da Organização Mundial de Saúde colocam-nos como quarto País, nas Américas, em que mais se mata em acidentes de trânsito; e como campeão de mortes, em proporção ao número de habitantes, na América do Sul. Em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil feridos, consoante estatísticas do Ministério da Saúde. Estima-se que aproximadamente 43% dos acidentes nas estradas federais terminem com mortos ou feridos, totalizando um óbito para cada dez quilômetros de rodovia, e 234 para cada milhão de habitantes. 6. Ao lado das implicações patrimoniais *stricto sensu* (danosidade a bens públicos e privados), o direito ao trânsito seguro manifesta primordial e urgente questão de vida, saúde e bem-estar coletivos, três dos pilares estruturais do Direito Brasileiro. Onde ser inadmissível ao Poder Judiciário, defrontado com infrações cotidianas, repetitivas e por vezes confessadas de direito de todos, permanecer indiferente ou se omitir quando provocado a agir. Sobre o tema específico dos autos, legislação adequada temos de sobra, sem falar de políticas governamentais e princípios jurídicos apoiados na razão, na experiência e em expectativas comuns dos povos, formulados com amparo em consenso universal científico, ético e político, mormente por instituições internacionais permanentes, ao ponto de a Assembleia Geral das Nações Unidas haver consolidado a segurança no trânsito como um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS ("até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas", Objetivo 3.6). REMÉDIOS JURÍDICOS PREVENTIVOS, REPARATÓRIOS E SANCIONATÓRIOS: CLARA DISTINÇÃO ENTRE ESFERAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL 7. A existência de penalidade ou outra medida administrativa *in abstracto* (para o futuro) ou *in concreto* (já infligida), como resposta a determinada conduta ilegal, não exclui a possibilidade e a necessidade de providência judicial, nela contida a de índole cautelar ou inibitória, com o intuito de proteger os mesmos direitos e deveres garantidos, em tese, pelo poder de polícia da Administração, seja com cumprimento forçado de obrigação de fazer ou de não fazer, seja com determinação de restaurar e indenizar eventuais danos materiais e morais causados ao indivíduo, à coletividade, às gerações futuras e a bens estatais. No Brasil, a regra geral é que o comportamento anterior - real ou hipotético - do administrador não condiciona, nem escraviza, o desempenho da jurisdição. Isso porque a intervenção do juiz legitima-se tanto para impugnar, censurar e invalidar decisão administrativa proferida, como para impor *ex novo* aquela que deveria ter ocorrido, no caso de omissão, e, noutra perspectiva, para substituir a incompleta ou a deficiente, de maneira a inteirá-la ou aperfeiçoá-la. 8. Independentes entre si, multa civil (= astreinte), frequentemente utilizada como reforço de autoridade da e

na prestação jurisdicional, não se confunde com multa administrativa. Tampouco caracteriza sanção judicial "adicional" ou "sobreposta" à aplicável pelo Estado-Administrador com base no seu poder de polícia. Além disso, a multa administrativa, como pena, destina-se a castigar factos ilícitos pretéritos, enquanto a multa civil imposta pelo magistrado projeta-se, em um de seus matizes, para o futuro, de modo a assegurar a coercitividade e o cumprimento de obrigações de fazer e de não fazer (mas também de dar), legal ou judicialmente estabelecidas. 9. A sanção administrativa não esgota, nem poderia esgotar, o rol de respostas persuasivas, dissuasórias e punitivas do ordenamento no seu esforço - típico desafio de sobrevivência - de prevenir, reparar e reprimir infrações. Assim, a admissibilidade de cumulação de multa administrativa e de multa civil integra o próprio tecido jurídico do Estado Social de Direito brasileiro, inseparável de um dos seus atributos básicos, o imperativo categórico e absoluto de eficácia de direitos e deveres. 10. Como explicitado pelos eminentes integrantes da Segunda Turma do STJ, por ocasião dos debates orais em sessão, a presente demanda cuida de problema "paradigmático", diante "da desproporcionalidade entre a sanção imposta e o benefício usufruído", pois "a empresa tolera a multa" administrativa, na medida em que "a infração vale a pena", estado de coisa que desrespeita o princípio que veda a "proteção deficiente", também no âmbito da "consequência do dano moral" (Ministro Og Fernandes). Observa-se nessa espécie de comportamento "à margem do CTB", e reiterado, "um investimento empresarial na antijuridicidade do ato, que, nesse caso, só pode ser reprimido por ação civil pública" (Ministro Mauro Campbell). A matéria posta perante o STJ, portanto, é da maior "importância" (Ministra Assusete Magalhães), tanto mais quando o quadro fático passa a nefasta ideia de que "compensa descumprir a lei e pagar um pouquinho mais", percepção a ser rejeitada "para que se saiba que o Brasil está mudando, inclusive nessa área" (Ministro Francisco Falcão). 11. Embora não seja esse o ponto central do presente litígio, nem ao leigo passará despercebido que se esvai de qualquer sentido ou valor prático, mas também moral, jurídico e político, a pena incapaz de desestimular a infração e dela retirar toda a possibilidade de lucratividade ou benefício. De igual jeito ocorre com a sanção que, de tão irrisória, passa a fazer parte do custo normal do negócio, transformando a ilegalidade em prática rotineira e hábito empresarial em vez de desvio extravagante a disparar opróbrio individual e reprovação social. Nessa linha de raciocínio, o nanismo e a leniência da pena, incluindo-se a judicial, que inviabilizem ou dilapidem a sua natureza e *ratio* de garantia da ordem jurídica, debocham do Estado de Direito, pervertem e desacreditam seu alicerce central, o festejado império da lei. A ganância das transportadoras, *in casu*, espelha e semeia uma cultura de licenciosidade infracional, dela se alimentando em círculo vicioso, algo que, por certo, precisa ensejar imediata e robusta repulsa judicial. 12. Mas, aqui, repita-se, a questão trazida no recurso é de ordem diversa: a quem devem recorrer os prejudicados e seus representantes, titulares do direito ao trânsito seguro? Encontrarão por acaso as portas do Judiciário fechadas sob o argumento de que existe para tais violações a correspondente sanção administrativa ou penal? A resposta correta, ao contrário, por mais consentânea com a ordem jurídica e a jurisprudência do STJ, só pode ser a de propiciar ao cidadão amplo acesso à justiça, em especial quando pleiteia "novos direitos" da classe em discussão, ainda pouco conhecidos e valorizados, lamentavelmente incompreendidos, como o direito ao trânsito seguro. 13. Em situações de ilegalidade, saber se compete ao Judiciário - na posição peculiar de árbitro par excellence e instância final da ordem jurídica - implementar direitos e obrigações solene e inequivocamente proclamados pelo legislador não haverá de incitar nenhuma surpresa ou hesitação, pouco importando o caráter implacável ou brando, ou mesmo a inexistência, de sanção administrativa ou penal. Por acaso caberia ao juiz missão de estatura superior à de, quando provocado, realizar direitos e obrigações legalmente previstos? Em verdade, o ápice do esplendor da potestade judicante irrompe no exercício do ofício intransferível e irrenunciável de, na jurisdição cível, (re)afirmar direitos e obrigações estatuídos pelo legislador - por óbvio, sem preterir os abonados criminal e administrativamente -, de modo a coibir, sem deixar frestas, infrações e reparar prejuízos no confronto diário das relações em sociedade. RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS PATRIMONIAIS E MORAIS COLETIVOS 14. É facto notório (art. 374, I, do CPC) que o tráfego de veículos com excesso de peso provoca sérios danos materiais às vias públicas, ocasionando definhamento da durabilidade e da vida útil da camada que reveste e dá estrutura ao pavimento e ao acostamento, o que resulta em buracos, fissuras, lombadas e depressões, imperfeições no escoamento da água, tudo a ampliar custos de manutenção e de recuperação, consumindo preciosos e escassos recursos públicos. Ademais, acelera a depreciação dos veículos que utilizam a malha viária, impactando, em particular, nas condições e desempenho do sistema de frenagem da frota do embarcador/expedidor. Mais inquietante, afeta as condições gerais de segurança das vias e estradas, o que aumenta o número de acidentes, inclusive fatais. Em consequência, provoca dano moral coletivo consistente no agravamento dos riscos à saúde e à segurança de todos, prejuízo esse atrelado igualmente à redução dos níveis de fluidez do tráfego e de conforto dos usuários. Assim, reconhecidos os danos materiais e morais coletivos (an debeatur), verifica-se a imprescindibilidade de devolução do feito ao juízo de origem para mensuração do quantum debeatur. 15. Recurso Especial provido, para deferir o pleito de tutela inibitória (infrações futuras), conforme os termos e patamares requeridos pelo Ministério Público Federal na petição inicial, devolvendo-se o feito ao juízo a quo a fim de que proceda à fixação dos valores dos danos materiais e morais coletivos e difusos. (BENJAMIN, Herman, relat. Acórdão do Superior Tribunal de Justiça. Segunda Turma. REsp. nº 1574350/SC. Julgado em 03/10/2017. [Em linha]. [Consult. 20 Jul. 2019]. Disponível em https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1613734&num_registro=201503154584&data=20190306&formato=HTML).

ANEXO D – Publicação eletrônica do Senado Brasileiro

<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>

Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre mortes por acidentes de trânsito em 178 países é base para década de ações para segurança (GN)

A Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de ações para a segurança no trânsito”. O documento foi elaborado com base em estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com sequelas.

São 3 mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos e o terceiro na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano, ou um percentual entre 1% e 3% do produto interno bruto de cada país.

Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a “Década de ação para a segurança no trânsito” é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020.

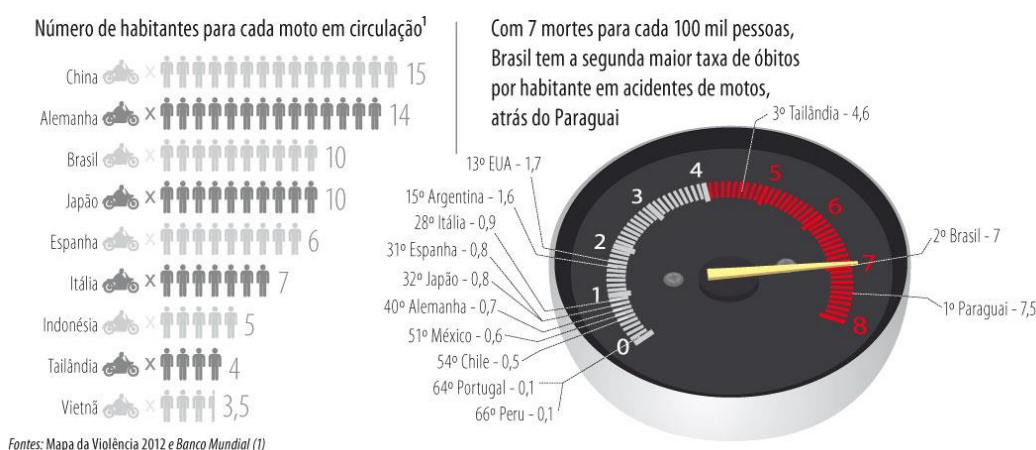
O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito.

O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, entre os quais se inclui o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do planeta (48%), o que demonstra que é muito mais arriscado dirigir um veículo — especialmente uma motocicleta — nesses lugares.

As previsões da OMS indicam que a situação se agravará mais justamente nesses países, por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas. “Se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito”, afirma o especialista de trânsito Eduardo Biavati.

Brasil não é o que tem mais motos, mas está em 2º no ranking de vítimas por habitante

País registra a proporção de 10 habitantes por motocicleta, bem abaixo da Tailândia, onde taxa de mortalidade é menor



DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 12/11/2019 | Edição: 219 | Seção: 1 | Página: 5

Órgão: Atos do Poder Executivo

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 904, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2019

Dispõe sobre a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas - DPEM, de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Ficam extintos, a partir de 1º de janeiro de 2020, os seguintes seguros obrigatórios de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966:

I - o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT; e

II - o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga - DPEM.

Art. 2º O pagamento realizado até 31 de dezembro de 2025 das indenizações referentes a sinistros cobertos pelo DPVAT, ocorridos até 31 de dezembro de 2019, e de despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, será feito pela Seguradora Líder do Consórcio do Seguro DPVAT S.A. ou por instituição que venha a assumir as suas obrigações.

Art. 3º A Seguradora Líder do Consórcio do Seguro DPVAT S.A., sob a supervisão da Superintendência de Seguros Privados - Susep, repassará à Conta Única do Tesouro Nacional os valores correspondentes à diferença entre os recursos acumulados nas provisões técnicas do balanço do Consórcio do Seguro DPVAT e o valor necessário para o pagamento das obrigações da Seguradora Líder do Consórcio do Seguro DPVAT S.A.:

I - três parcelas anuais de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão e duzentos e cinquenta milhões de reais) cada parcela, no período de 2020 a 2022, de acordo com o cronograma a ser definido em ato do Ministro de Estado da Economia; e

II - eventual saldo remanescente nas provisões técnicas do balanço do Consórcio do Seguro DPVAT relativo ao exercício de 2025, no prazo de cinco dias úteis, contado da data de publicação do referido balanço.

§ 1º Na hipótese de, até 31 de dezembro de 2025, os recursos acumulados nas provisões técnicas do balanço do Consórcio do Seguro DPVAT serem insuficientes para o pagamento das indenizações e despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, o Tesouro Nacional, sob a supervisão da Susep, deverá repassar o valor necessário para a cobertura da insuficiência

ao responsável pelo cumprimento daquelas obrigações, observados o disposto no art. 2º e a legislação orçamentária e financeira de execução da despesa pública.

§ 2º A Susep deverá estimar novamente, a cada ano, o valor futuro das obrigações remanescentes do Seguro DPVAT relativas aos sinistros a que se refere o art. 2º.

§ 3º A partir das estimativas de que trata o § 2º, a Susep poderá encaminhar ao Ministério da Economia recomendação de antecipação da transferência à Conta Única do Tesouro Nacional dos valores previstos no **caput**.

Art. 4º A partir de 1º de janeiro de 2026, a responsabilidade pelo pagamento das indenizações referentes a sinistros cobertos pelo DPVAT ocorridos até 31 de dezembro de 2019 e de despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, passará a ser da União.

§ 1º A União sucederá o responsável pelas obrigações e direitos de que trata o art. 2º nos processos judiciais em curso que tratem da indenização de sinistros cobertos pelo DPVAT.

§ 2º Ato do Advogado-Geral da União disporá sobre a forma como o responsável previamente informará à Advocacia-Geral da União acerca da existência dos processos judiciais que envolvam as obrigações e direitos de que trata o art. 2º.

§ 3º O ato de que trata § 2º também disporá sobre os demais aspectos operacionais da sucessão de que trata o § 1º do **caput**.

Art. 5º O Ministro de Estado da Economia poderá editar normas complementares para o cumprimento do disposto nesta Medida Provisória.

Art. 6º Ficam revogados:

I - a alínea "I" do **caput** do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 1966;

II - a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974;

III - o parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

IV - os art. 2º ao art. 16 da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991; e

V - o parágrafo único do art. 78 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito.

Art. 7º Essa Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação e produz efeitos quanto:

I - ao art. 6º, em 1º de janeiro de 2020; e

II - aos demais dispositivos, na data de sua publicação.

Brasília, 11 de novembro de 2019; 198º da Independência e 131º da República

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Paulo Guedes