



**FACULDADE DE INHUMAS
CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DE INHUMAS**

CURSO DE DIREITO

ADEILDO FLORINDO DO AMARAL

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO EM CASOS DE INVALIDEZ
PERMANENTE: A RESPONSABILIDADE DE INDENIZAR DE QUEM DEU CAUSA
AO ACIDENTE**

**INHUMAS-GO
2021**

ADEILDO FLORINDO DO AMARAL

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO EM CASOS DE INVALIDEZ
PERMANENTE: A RESPONSABILIDADE DE INDENIZAR DE QUEM DEU CAUSA
AO ACIDENTE**

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS) como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Professor (a) orientador (a): Professora Esp. Sirlene Fernandes Montanini.

**INHUMAS-GO
2021**

ADEILDO FLORINDO DO AMARAL

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO EM CASOS DE INVALIDEZ
PERMANENTE: A RESPONSABILIDADE DE INDENIZAR DE QUEM DEU CAUSA
AO ACIDENTE**

AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DO(S) ALUNO(S)

Monografia apresentada ao Curso de Direito, da Faculdade de Inhumas (FACMAIS) como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Inhumas, 22 de novembro de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Professora Sirlene Fernandes Montanini
(orientador(a) e presidente)

Professor Leandro Campelo de Moraes – FacMais

Adeildo Florindo do Amaral

Dedico esta monografia ao meu padrasto, Francisco Venâncio de Camargo “Chico Venâncio” (*in memoriam*), que durante o tempo que esteve entre nós, foi a pessoa que mais me ensinou nesta vida: “Tem que estudar, a pessoa sem estudo não é nada, vai estudar pra você ser um juiz ou um promotor”, dizia ele.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, e acima de tudo, agradeço a Deus por ter me concedido saúde e disposição, para que eu, aos 43 anos de idade, depois de mais de vinte anos longe de uma sala de aula, pudesse realizar o sonho de me tornar Bacharel em Direito.

Agradeço ao meu amigo e ex-colega de trabalho, atualmente advogado, Dr. Riller Queiroz, que na ocasião dos poucos meses em que trabalhamos juntos em um escritório na cidade de Goiânia-GO, ele recém formado, e ainda na empolgação pela conquista da Carteira da Ordem, sempre me incentivou a correr atrás dos meus sonhos.

Outras pessoas que participaram de forma decisiva, e que também foram muito importantes nessa conquista, minha ex-esposa, Rosemary Mendonça, e minha ex-sogra Damazila, obrigado pelo apoio incondicional no início e durante o tempo em que convivemos juntos.

Aos meus familiares, agradeço primeiro à minha mãe Silvia, pelo dom da vida, e mais uma vez agradeço a Deus por prolongar os dias de vida dela, para que a mesma pudesse presenciar essa conquista, que não teria a mesma alegria se ela não estivesse presente. Aos meus filhos, Emylayne e Lucas, filhos exemplares que me enchem de orgulho. À minha irmã Silvanete e meu cunhado Wanderley, tenho certeza que, como servos de Deus, sempre me apoiaram e clamaram por mim em orações.

Meus irmãos, Cleidson e Guiomar, e meus sobrinhos, Thaysa e Natan, que, através da oportunidade de trabalho que me concederam em sua empresa, contribuíram de forma direta para que despertasse em mim a vontade de voltar a estudar e buscar a minha formação como advogado.

Ao meu irmão Gilberto e à minha ex-cunhada Lilian, meus amigos acima de tudo, a quem disponho de eterna gratidão, aos meus outros irmãos: Celso, Gedeon, Gilma, Crismédio, Rosa e Cristóvão. Outras pessoas da minha família a quem externo minha gratidão, minhas tias Benice, Ledé, minha segunda mãe, Margarida,

Abadia, minha incentivadora desde sempre, Amália (in memoriam) a bondade em pessoa. A todos os meus primos, em especial à Mônica, Laís, Edmone, Edvaldo e Inéia, os quais considero como irmãos. Ainda: Alex, Clésio, meu primo-irmão, companheiro de muitas aventuras, Ceniva e Vanusa. A todos os meus sobrinhos, em especial: Douglas, Késsia, Agnês, Gabriela e Brenda.

No mundo acadêmico, agradeço a todos os professores que ao longo de minha trajetória contribuíram, não só através dos ensinamentos inerentes às disciplinas que cada um ministrava, mas também por compartilharem os aprendizados que ambos alcançaram no decorrer da vida, tanto no âmbito pessoal, quanto no profissional.

Em especial, agradeço à minha orientadora, Sirlene Fernandes Montanini, a quem conheci como coordenadora do curso de direito, uma profissional genuína na acepção da palavra, educada e sempre atenciosa. Ao longo de minha formação, tive o prazer de tê-la como professora de duas disciplinas.

Ao professor Leandro Campêlo, outro exemplo de educador, além do TCC, foi meu professor também em algumas outras disciplinas. Meus agradecimentos também a todos os meus colegas de curso, em especial aos que compunham os grupos de trabalhos dos quais fiz parte: Márcio Antônio, Gustavo Guts, Laisa Abadia, Matheus Cardoso, Letícia, e Marineis.

Por fim, meus agradecimentos a todos os funcionários da Facmais Inhumas, que também contribuíram de forma indireta com esta conquista.

*“O dano é o pressuposto central da
responsabilidade civil”. (RIZZARDO,
2020, p. 35).*

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
BACEN	Banco Central
CCB	Código Civil Brasileiro
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CDVT	Centro de Defesa das Vítimas de Trânsito
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CPC	Código de Processo Civil
CPF	Cadastro de Pessoa Física
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres
FENASEG	Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização
GOINFRA	Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes
IML	Instituto Médico Legal
MPV	Medida Provisória
PL	Projeto de Lei
RECOVAT	Responsabilidade Civil Obrigatória de Veículos Automotores Terrestres
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
SUS	Sistema Único de Saúde
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
SOAT	Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito

RESUMO

A responsabilidade civil é consequência da evolução do ser humano vivendo em sociedade. Esse modelo de convivência gera riscos, o que também gera direitos, e conseqüentemente deveres a todos os sujeitos no meio em que estão inseridos. Quando um direito é rompido, automaticamente surge o dever de repará-lo. Diante disso, a relevância do tema para o mundo acadêmico e para a sociedade em geral faz-se necessária por se tratar de um assunto que é recorrente, devido às constantes mudanças das normas e suas interpretações, e pela necessidade de acompanhar a evolução comportamental da sociedade em um todo. Para a confecção do presente trabalho, o método utilizado foi o descritivo, constituído principalmente de livros e artigos científicos ligados ao tema. Posto isto, o estudo traz um diagnóstico dos aspectos gerais da responsabilidade civil, suas especificidades, e os direitos e deveres dos envolvidos. Para entender e chegar à uma melhor compreensão em relação ao dever e a responsabilidade de quem causa um dano a alguém, abordou-se inicialmente a origem e a evolução histórica da responsabilidade civil, seus regramentos desde a época da vingança privada, das primeiras e das atuais disposições previstas em nosso ordenamento jurídico e a forma que elas eram, e estão sendo aplicadas nos casos práticos contemporâneos. Em um segundo momento, foram dispostos os tipos e espécies de danos que decorrem especificamente da responsabilidade civil em virtude de acidentes de trânsito. Em seguida, falou-se sobre o dever de indenização nos casos de invalidez permanente, seu conceito, e os critérios para se chegar ao quantum indenizatório. A última versou sobre o Seguro Dpvat, sua origem e sua história até os dias atuais, das polêmicas e das acusações de fraudes envolvendo a Seguradora Líder e suas associadas, de sua conseqüente destituição no final de 2020 e das críticas pela escolha da Caixa Econômica Federal pela SUSEP para a gestão e gerenciamento do referido seguro a partir de 2021. Por fim, em relação à responsabilidade civil, no decorrer do trabalho pode-se notar por meio das citações de casos concretos que foram parar na justiça que, não é possível construir um padrão que meça até onde vai a responsabilidade de quem causa um dano permanente a alguém em decorrência de acidente de trânsito. A conclusão, com base nos julgados e nas jurisprudências apresentadas, gira em torno de analisar cada caso, as circunstâncias em que ocorreram os fatos, dentre outros aspectos em relação aos tipos de danos sofridos individualmente por cada vítima.

Palavras-chave: Responsabilidade civil. Direitos. Acidentes de trânsito. Invalidez permanente. Seguro DPVAT.

ABSTRACT

Civil liability is a consequence of the evolution of human beings living in society. This coexistence model generates risks, which generate rights, and consequently also generate duties for all who. The relevance of the theme for the academic world and for society in general, is necessary because it is a subject that is, and will always be current, due to the constant changes in standards and their interpretations, and the need to follow the evolution behavior of society as a whole. For the development and preparation of this course completion work, the method used was descriptive, consisting mainly of books and scientific articles related to the subject. That said, the study provides a diagnosis of the general aspects of civil liability, its specificities, and the rights and duties of those involved. In order to understand and reach a better understanding in relation to duty, and the responsibility of those who cause harm to someone, the origin and historical evolution of civil liability was initially addressed, its rules since the time of private revenge, of the first and of the current provisions foreseen in our legal system, and the way they were, and are being applied in contemporary practical cases. In a second moment, the types and types of damages that arise specifically from civil liability due to traffic accidents were set out. Then, the duty to indemnify in cases of permanent disability, its concept, and the criteria for reaching the indemnity quantum were discussed. The last part of this work was about Dpvat Insurance, its origin and its history to the present day, the controversies and accusations of fraud involving Seguradora Líder and its associates, its consequent dismissal at the end of 2020, and the criticisms for the choice of Caixa Econômica Federal by SUSEP for the management and management of said insurance as of 2021. Finally, in relation to civil liability, in the course of the work, it can be noted through the citations of specific cases that ended up in court, that it is not possible to build a standard that measures the extent to which the liability of those who cause permanent damage goes to someone as a result of a traffic accident. The conclusion, based on the judgments and the precedents presented, is that, in each case, the circumstances in which the fact occurred, and other aspects in relation to the types of damages suffered individually by each victim, must be taken into account.

Keywords: Civil responsibility. Rights. Traffic-accidents. Permanent disability. DPVAT insurance

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL	14
1.1 Conceito.....	14
1.2 Evolução histórica.....	15
1.3 Função da responsabilidade civil.....	18
1.4 Princípio da boa-fé.....	19
2 DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO.....	22
2.1 Responsabilidade subjetiva.....	22
2.2 Responsabilidade objetiva.....	24
2.3 Dos tipos de danos e suas espécies.....	28
2.3.1 Danos patrimoniais.....	28
2.3.1.1 Danos emergentes.....	29
2.3.1.2 Lucros cessantes.....	30
2.3.2 Danos extrapatrimoniais.....	30
2.3.2.1 Dano moral.....	31
2.3.2.2 Dano estético.....	33
2.3.2.3 Dano por ricochete.....	34
3 DO DEVER DE INDENIZAR NOS CASOS DE INVALIDEZ PERMANENTE.....	37
3.1 Conceito de invalidez permanente.....	38
3.2 Critérios de fixação da indenização.....	38
3.3 Seguro DPVAT: Origem e evolução histórica.....	43
3.4 O fim do consórcio de seguradoras administrados pela seguradora Líder e a transferência do DPVAT para a Caixa Econômica Federal.....	55
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	62
REFERÊNCIAS.....	64

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como objeto de estudo o instituto da responsabilidade civil. A metodologia utilizada foi constituída principalmente de livros e artigos científicos, análise da legislação correlata ao tema, levantamento de posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais.

O estudo buscou fazer uma análise atualizada dos aspectos gerais da responsabilidade civil, em específico da responsabilidade civil relacionada aos acidentes de trânsito, bem como direitos e deveres dos envolvidos e, conseqüentemente, apresentar os tipos de reparações que emergem em razão de tais circunstâncias.

Ante o exposto, apresentamos o problema de nossa pesquisa, qual seja: como definir até onde vai a responsabilidade civil de quem causa um dano permanente a alguém, em decorrência de um acidente no trânsito?

O tema faz parte do cotidiano de praticamente todas as pessoas, pois, por via de regra, em algum momento do dia são pedestres, passageiros ou condutores de um veículo nas ruas e estradas por onde circulam.

A responsabilidade civil no trânsito desde o surgimento do automóvel e conseqüentemente das normas que as regulam, tornou-se um assunto frequentemente discutido. Isso se deve às constantes mudanças que essas normas e suas interpretações sofrem, devido a necessidade de acompanhar a evolução comportamental da sociedade. Desse modo, faz-se necessário que o assunto seja problematizado e atualizado regularmente.

Os referenciais teóricos que nos darão pistas da temática foram construídos e embasados nos estudiosos Arnaldo Rizzardo, Sérgio Cavalieri Filho, Flávio Tartuce, Maria Fernanda Dias Mergulhão, Carlos Roberto Gonçalves e Misael Montenegro Filho, além de julgados e Jurisprudências.

Para tal, a pesquisa foi dividida em três capítulos. No primeiro capítulo foi apresentado um panorama geral da responsabilidade civil, seus conceitos na visão de alguns dos autores anteriormente citados, sua evolução histórica, sua função e suas espécies. O segundo capítulo abordou especificamente a responsabilidade civil no trânsito, que é o principal tema do presente trabalho, dispondo sobre as responsabilidades subjetiva e objetiva, e também as espécies de danos decorrentes

destas. No terceiro capítulo, foi abordado sobre o dever de indenizar em virtude de invalidez permanente causada por acidente de trânsito, seu conceito, julgados e jurisprudências.

Em seguida, foi abordado o SEGURO DPVAT, da origem, e de sua promulgação no ano de 1974, sua evolução ao longo dos anos, as mudanças ocorridas no final de 2020 com a dissolução do consórcio de seguradoras administradas pela SEGURADORA LÍDER, que até então eram responsáveis por sua gestão, da transferência da administração para a Caixa Econômica Federal, como está sendo essa administração e, por fim, foi feita uma breve análise sobre as perspectivas para o seu futuro.

Neste sentido, o presente trabalho consiste em mais um esforço de manter atualizado o conhecimento sobre a responsabilidade civil, principalmente no que se refere à sua aplicação em leis decorrentes de acidentes no trânsito. Examinar o que tem decidido os juízes, tribunais e sobretudo as jurisprudências a respeito do assunto, contribuindo, assim, para a compreensão de alguns parâmetros que norteiam o referido tema.

1 DA RESPONSABILIDADE CIVIL

O objetivo deste capítulo é apresentar um panorama geral da responsabilidade civil. Para tal, ele está dividido em quatro partes. Na primeira parte serão apresentados os conceitos, e o entendimento na visão de alguns autores sobre o tema. Posteriormente, será feito um paralelo sobre a evolução da responsabilidade civil ao longo da história, as primeiras disposições em nosso ordenamento jurídico, a forma em que eram interpretadas e como elas são aplicadas nos dias atuais. Na terceira parte, será discutido sobre a funcionalidade da responsabilidade civil, sua finalidade, em que consiste a sua função e em quais situações ela pode ser aplicada. Por fim, no último tópico, vamos dispor sobre o princípio da boa-fé, um dos princípios mais importantes previstos em nossa legislação.

1.1 Conceito

A responsabilidade civil é um mecanismo legal de transferência de danos de um agente, devido a um comportamento ilícito, para uma vítima. Para que a responsabilidade seja ativada é necessário que em decorrência desse comportamento, via de regra, se comprove a culpa do agente e haja algum dano patrimonial ou moral para a vítima.

Quando o agente é culpado e não assume de forma amigável a responsabilidade para com a vítima, o meio legal para requerer a reparação dos prejuízos sofridos é formalizar através de uma ação judicial, um pedido de indenização por perdas e danos. Julgada e comprovada a culpa do agente, o juiz fixará uma sentença, alcançando assim, o princípio da reparação integral.

A responsabilidade civil é um dos mais importantes mecanismos reguladores das atividades e dos direitos civis previstos em nosso ordenamento jurídico. A responsabilidade civil abrange inúmeras possibilidades e cenários onde ela se

insere e configura-se como objeto de boa parte das ações cíveis em curso em nosso país.

A responsabilidade civil constitui um dos campos de grande incidência no direito, cujo desenvolvimento amadureceu e trouxe farta literatura. Vastos os repertórios jurisprudenciais, dada a frequência de decisões que enfrentam os mais variados aspectos da matéria (RIZZARDO, 2020, p. 7).

Todavia, mesmo tendo tamanha importância e conseqüentemente uma enorme demanda, a responsabilidade civil não é uma matéria autônoma. Como norma jurídica, ela está prevista no Código Civil brasileiro, dentro do livro I, da parte geral que trata do direito das obrigações, título IX e, logo em seu capítulo I, dispõe sobre a obrigação de indenizar.

Como dever jurídico de caráter patrimonial, a responsabilidade civil se evidencia quando alguém cessa o direito e causa algum dano a outrem, seja por culpa, seja por dolo. Juridicamente falando, é uma contraprestação, ou seja, é a obrigação de reparação que decorre do ato praticado pelo agressor. É a responsabilidade decorrente do descumprimento de um dever jurídico.

No entanto, vale destacar que há diferença entre a responsabilidade e a obrigação. A responsabilidade é um dever jurídico sucessivo, ou seja, é um dever secundário que decorre da violação de um dever anterior (dever primário), enquanto que a obrigação é um dever jurídico originário.

1.2 Evolução histórica

Nas primeiras formas de organização da sociedade, a concepção de responsabilidade civil que ali existia era a da vingança privada, representada pela expressão popular: "olho por olho, dente por dente". Esta expressão é aduzida da Lei de Talião, ou Lei de Retaliação, como também é conhecida. A vingança privada instituída pela Lei de Talião pregava que aquele que se sentisse ofendido ou tivesse sofrido algum prejuízo, fixar-se-ia e executaria a sua própria vingança. Desse modo, estabelecia-se então relações particulares e individualizadas, como meio de atribuir ao ofensor o que fora recepcionado pela vítima, não havendo nenhuma distinção entre a responsabilidade civil e a responsabilidade penal.

Sobre o assunto, Gonçalves (2019, p. 44) descreve:

[...] nos primórdios da humanidade, entretanto, não se cogitava do fator culpa. O dano provocava a reação imediata, instintiva e brutal do ofendido. Não havia regras nem limitações. Não imperava, ainda, o direito. Dominava, então, a vingança privada, forma primitiva, selvagem talvez, mas humana, da reação espontânea e natural contra o mal sofrido; solução comum a todos os povos nas suas origens, para a reparação do mal pelo mal”³. Se a reação não pudesse acontecer desde logo, sobrevinha a vindita meditada, posteriormente regulamentada, e que resultou na pena de talião, do “olho por olho, dente por dente.

Com a constante evolução da sociedade, houve a necessidade de se criar normas mais justas, possivelmente já vislumbrando os direitos inerentes à dignidade da pessoa humana e todos os outros direitos reconhecidos atualmente. A vingança privada, sucedida pela atual responsabilidade civil, fez nascer através da compensação um meio menos agressivo de se resolver os conflitos entre ofensor e ofendido.

Essa compensação possibilitou que a vítima, por meio de uma sentença transacionada pudesse ser recompensada através da reparação ou substituição do objeto do conflito ou através da própria compensação financeira. Um marco importante nessa evolução histórica da responsabilidade civil foi a edição da “**lex aquilia**”. A referida Lei trouxe pressupostos básicos, introduzindo elementos mínimos essenciais para a presunção da culpa. Também, estabeleceu diversos outros institutos, influenciando inclusive o Código Napoleônico.

As primeiras regras positivadas no Brasil acerca da responsabilidade civil, enxergavam essencialmente na culpa, o ponto de partida para que se pudesse reconhecer o dever de reparar ou de indenizar. Essa ideia de culpa, interpretada dentro da legislação brasileira, como já mencionado, fora herdada do Código Napoleônico de 1804, que por sua vez, fora influenciado pela “**lex aquilia**”, onde era concedido uma maior liberdade ao cidadão para que o mesmo pudesse adquirir propriedades e exercer esses direitos.

É notório que toda liberdade tem um reverso. No caso em tela, trata-se da responsabilidade, ou seja, quanto maior for a liberdade concedida ao cidadão, maior será a sua responsabilidade. Nesse sentido, é possível dizer que a cada vez que o

cidadão fizer mau uso de sua liberdade e causar danos a terceiros, a sua responsabilidade será colocada em pauta.

Desse modo, quanto mais ampla for a responsabilidade civil em uma certa sociedade, maior será a restrição de liberdade dos cidadãos. Assim, podemos dizer que é dessa articulação que os efeitos da culpa se evidenciam cada vez mais. Nesse caso, a culpa surge como um filtro, um elemento subjetivo que fundamenta a imputação da responsabilidade ao sujeito agressor. Nos dias atuais, com a evolução da sociedade e das atividades que as cercam no cotidiano, a modernidade trouxe com ela riscos que antes não chamavam tanto a atenção ou não eram tão evidentes.

Nesse íterim, pode-se notar principalmente em relação aos meios de transporte, sejam os públicos ou particulares, são cada vez mais necessários para o tráfego humano. Diante dessa necessidade, os agentes do direito, juízes, doutrinadores e os próprios legisladores, perceberam que as interpretações de antes, no que tange à responsabilidade e o dever de reparação, não mais se mostravam eficientes no cumprimento das obrigações contemporâneas.

Em relação às mudanças no entendimento da responsabilidade civil, especificamente decorrentes de acidente de trânsito, a culpa que antes era protagonista, agora é acompanhada pelo risco. Assim, no conceito atual, quem adquire um veículo, assume não só uma responsabilidade, mas também assume o risco que ela pode causar a outrem. Sobre o assunto, Arnaldo Rizzardo (2020, p. 24) diz:

[...] a só existência da máquina já coloca o proprietário numa atitude de obrigação perante a vítima atingida por seus efeitos. Pondo-a em funcionamento, surgem os riscos de prejuízos para estranhos, dando margem ao dever de suportar o justo ônus dos encargos. Chegamos a uma situação de tamanho massacre do homem pelo desenvolvimento da técnica e da ciência que somos forçados a assegurar, com maior amplitude, a indenização das vítimas, cada vez mais numerosas.

Ainda sobre o tema, Rizzardo (2020, p. 22, apud CHIRONI, 1.906, v. 2) descreve:

A culpa, em seu significado geral, de maneira mais ampla, ou melhor, a violação culposa dos direitos de terceiros, gera a responsabilidade que é convertida na reparação dos efeitos diretamente produzidos pela injúria cometida; e se o dano não foi causado, a reparação determina a obrigação de colocar o direito lesado no estado em que se encontrava antes da ofensa; e se houve dano, a reparação se transforma em ressarcimento (tradução livre).

O dever de indenizar é uma obrigação sucessiva e legal. Sucessiva porque decorre de uma obrigação originária, que pode estar prevista tanto em Lei, ou em um contrato, por exemplo. Já o dever legal de indenizar está expressamente previsto no ordenamento jurídico. No caso em estudo, podemos comprovar essa previsão através do Código Civil Brasileiro de 2002, nos artigos seguintes:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. (BRASIL, 2002)

1.3 Função da responsabilidade civil

O objetivo principal da responsabilidade civil é garantir à vítima que fora prejudicada em algum evento danoso o direito de ser ressarcida ou de ser indenizada pelas perdas e prejuízos suportados, em consequência do fato gerador. Desta feita, podemos dizer que a função da responsabilidade civil está diretamente relacionada à ideia de reparação de danos, no sentido de fazer, dar, ou não fazer. Como já vimos, o fundamento principal da responsabilidade civil está prevista nos artigos 186 e 927, ambos do Código Civil Brasileiro de 2002.

Há de se destacar que, ao mesmo tempo em que a responsabilidade civil visa punir o causador do dano, de modo que esse seja coercitivamente obrigado a reparar os prejuízos sofridos pela vítima, a responsabilidade civil tem também um caráter preventivo. Desse modo, assim define Tartuce (2020, p. 63). O autor reconhece na função preventiva o meio de diminuição mais efetivo dos casos sujeitos à responsabilidade. Ou seja, usar a punição através de uma sanção, no sentido de inibir a conduta imprudente do sujeito ofensor.

Existem ainda outras funções acerca da responsabilidade civil que merecem ser destacadas, são elas: funções compensatória e sancionatória. Embora possuam semelhanças, existem características que as diferenciam. A função compensatória inerente à responsabilidade civil, fundamenta-se no princípio da *restitutio in integrum*, (restituição ao estado anterior), que é o princípio norteador da responsabilidade civil.

Como visto, a função compensatória tem como objetivo reparar o dano quando possível, trazendo-o de volta ao seu estado anterior antes de ocorrer o fato gerador da sua descaracterização. Quando não é possível o restabelecimento do bem em si, comprovada a culpa do sujeito ofensor, este será obrigado a fazer a reposição do mesmo, seja de forma material, adquirindo um outro bem com as mesmas características ou através do pagamento de uma indenização proporcional ao valor praticado pelo mercado especializado.

Já a função sancionatória ou função punitiva, como também é conhecida, se faz presente e quiçá seja ainda mais necessária dentro do contexto globalizado e cada vez mais conectado da sociedade atual, do que as outras funções já citadas. Pode se dizer que sua função punitiva é ensinar, ou seja, demonstrar para o agressor que a prática de tais condutas não são aceitas pela sociedade e, com isso, transmitir essa ideia a outros possíveis infratores.

Ao disposto da função punitiva, Rosenvald (2016, p. 33) afirma que:

Seu fundamento é pedagógico, ou seja, cuida-se de desestimular o ofensor à prática de condutas socialmente intoleráveis (prevenção especial) e, reflexamente, estaria a inibir atuações semelhantes por parte de todos os potenciais ofensores que se encontram em idêntica situação.

A função punitiva é uma importante ferramenta usada por autoridades jurisdicionais e vem sendo inserida em julgados e, de forma fracionada, estão sendo absorvidas jurisprudencialmente em situações onde o quantum indenizatório pleiteado não seja resumido tão somente à obrigação única de reparar ou compensar o prejuízo sofrido pela vítima, mas como meio de adicionar um pagamento extra como forma de punir o agressor do direito, inicialmente como forma de conscientização e, em um segundo momento, como alternativa de intimidar esse responsável.

1.4 Princípio da boa-fé

O princípio da boa-fé é considerado um dos mais importantes princípios do direito pátrio e está previsto no artigo 5º do nosso atual Código de Processo Civil: “Aquele que de qualquer forma participa do processo deve comportar-se de acordo

com a boa-fé”. O que une o princípio da boa-fé à responsabilidade civil tem relação direta com o comprometimento que surge no momento em que acontece um evento, onde, em decorrência deste, surge uma obrigação entre as partes envolvidas.

Em um contrato, termo de compromisso, ou até mesmo em um acordo verbal entre duas pessoas, o esperado é que estes cumpram com aquilo que fora pactuado. Nesse sentido, o princípio da boa-fé dentro de uma relação jurídica visa instituir um padrão de conduta entre as partes e impedir que ambas, de alguma forma, possam obter vantagens ou causar prejuízos através de práticas contraditórias. Mas se mesmo assim, um dos envolvidos empenharem-se em alcançar algum benefício praticando atos contrários à boa-fé e os bons costumes, a legislação prevê ao praticante de tal conduta punição com pagamento de multa e indenização pelos danos causados a outra parte, além do pagamento dos honorários advocatícios, conforme previsto nos artigos 79, 80 e 81 do novo CPC:

Art. 79. Responde por perdas e danos aquele que litigar de má-fé como autor, réu ou interveniente.

Art. 80. Considera-se litigante de má-fé aquele que:

- I - deduzir pretensão ou defesa contra texto expresso de lei ou fato incontroverso;
- II - alterar a verdade dos fatos;
- III - usar do processo para conseguir objetivo ilegal;
- IV - opuser resistência injustificada ao andamento do processo;
- V - proceder de modo temerário em qualquer incidente ou ato do processo;
- VI - provocar incidente manifestamente infundado;
- VII - interpuser recurso com intuito manifestamente protelatório.

Art. 81. De ofício ou a requerimento, o juiz condenará o litigante de má-fé a pagar multa, que deverá ser superior a um por cento e inferior a dez por cento do valor corrigido da causa, a indenizar a parte contrária pelos prejuízos que esta sofreu e a arcar com os honorários advocatícios e com todas as despesas que efetuou.

§ 1º Quando forem 2 (dois) ou mais os litigantes de má-fé, o juiz condenará cada um na proporção de seu respectivo interesse na causa ou solidariamente aqueles que se coligaram para lesar a parte contrária.

§ 2º Quando o valor da causa for irrisório ou inestimável, a multa poderá ser fixada em até 10 (dez) vezes o valor do salário-mínimo.

§ 3º O valor da indenização será fixado pelo juiz ou, caso não seja possível mensurá-lo, liquidado por arbitramento ou pelo procedimento comum, nos próprios autos (BRASIL, 2015).

A quebra do princípio da boa-fé é comumente vista nas relações de consumo. Isso ocorre, na maioria das vezes, pela ausência, pela insuficiência, ou pelas informações erradas ou distorcidas que são passadas ao consumidor pelos

fabricantes ou fornecedores do objeto de consumo. Sobre o assunto, Sérgio Cavalieri (2020, p. 29) diz:

O dever de informar, portanto, também serve de fundamento para a responsabilidade do fornecedor, cuja violação pode levá-lo a ter que responder pelos riscos inerentes, não por defeito de segurança do produto ou do serviço, mas por informações inadequadas ou insuficientes sobre a utilização ou os riscos do produto. Nesse caso, a responsabilidade não decorre do defeito do produto ou do serviço, mas de defeito de informação – ilicitude na conduta do fornecedor que descumpre o dever de informar.

Não apenas na seara consumerista ou em processos judiciais propriamente ditos que ouvimos falar de pessoas que agem de má-fé, um exemplo bastante comum em que ocorre essa prática é no trânsito. Quando ocorre um acidente e um consequente dano material a uma das partes é comum ouvir da parte que causou o acidente as seguintes frases: “Eu estava errado, vou pagar o conserto do seu carro!”, “Não precisa chamar a polícia!”, “Não precisa registrar ocorrência, ou acionar o seguro!”

Em muitas situações semelhantes, o autor age desde o início com o intuito de sair de um possível flagrante policial, já que em muitos casos o seu veículo encontra-se em situação irregular, alguns não possuem CNH e outros encontram-se com a Carteira Nacional de Habilitação vencida. Com o passar do tempo, a parte prejudicada percebe que foi enganada e se vê obrigada a acionar a justiça para tentar ser ressarcida dos prejuízos que sofreu.

2 DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO

Quando algum indivíduo se encontra à mercê da responsabilidade civil, significa que este causou algum tipo de dano a outrem e, por isso, sofrerá uma consequência jurídica. Em outras palavras, será obrigado a restituir o prejuízo ou dependendo do dano causado terá que indenizar a pessoa que o suportou.

À vista disso, neste capítulo continuaremos a discorrer sobre a responsabilidade civil, no entanto, o foco estará voltado para as relações decorrentes dos acidentes de trânsito, tema central do presente estudo.

Para tanto, esta parte está dividida em duas partes. Inicialmente, será feita uma análise acerca das responsabilidades subjetivas e objetivas, pontuando as diferenças entre elas, suas características e seus fundamentos conforme a legislação. Além disso, também serão examinados julgados relacionados a esses dois dispositivos tão importantes para apontar os culpados em uma eventual demanda jurídica.

Na segunda e última parte serão abordados os principais tipos de danos que podem surgir em virtude de acidentes de trânsito, as peculiaridades, em qual situação cada um deles poderá ser pleiteado e de que forma a justiça tem tratado e julgado os casos oriundos desses conflitos.

2.1 Responsabilidade subjetiva

Os elementos característicos presentes na responsabilidade subjetiva são a culpa e o dolo. No trânsito, via de regra, a responsabilidade é subjetiva, ou seja, para que possa surgir a necessidade de qualquer ressarcimento é necessário que a culpa do suposto causador do acidente seja comprovada. Mas há de se destacar que o nosso ordenamento pátrio já possui entendimento firmado sobre a possibilidade de culpa presumida. Sobre a presunção de culpa, podemos citar como exemplo a colisão traseira entre dois veículos, conforme julgado a seguir:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. COLISÃO TRASEIRA. CULPA PRESUMIDA E NÃO ILIDIDA. ÔNUS DA PROVA DAQUELE QUE COLIDE ATRÁS. DEVER DE REPARAR OS DANOS MATERIAIS. 1. Tratando-se de colisão traseira, presume-se a culpa daquele que colide atrás, por não observar as regras de trânsito, especialmente, quanto à distância regulamentar. 2. Para afastar a presunção de culpa que militava em seu desfavor, cabia ao recorrente ter demonstrado suficientemente a sua tese defensiva. 3. Logo, como não foi produzida prova nos autos em sentido contrário, devem prevalecer os argumentos lançados pelas requerentes, com a condenação dos réus ao ressarcimento pelos danos materiais sofridos. 4. Nos termos do art. 85, § 11º, do CPC, cabe a majoração dos honorários advocatícios fixados na instância singela, na hipótese de triunfo ou sucumbência em grau recursal, observado o teto máximo e o trabalho concluído na superior instância, seja para remunerar o procurador responsável, seja para desestimular aventuras recursais e ensaios desprovidos de crédito jurídico. APELAÇÃO CÍVEL CONHECIDA E DESPROVIDA. (GOIÁS, Tribunal de Justiça. Apelação Cível 5180353-42.2019.8.09.0006, Rel. Des(a). Fabiano Abel de Aragão Fernandes, 5ª Câmara Cível, julgado em 11/05/2021, DJe de 11/05/2021)

Presume-se, via de regra, que o causador do acidente é o condutor que colide na traseira do outro veículo. Este último tem a responsabilidade de manter uma distância segura em relação ao veículo que segue à sua frente e se atentar ao trânsito. Em relação às regras que dispõe sobre o distanciamento entre veículos em ruas e rodovias, vale dizer, estão previstas no artigo 192 do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, às condições climáticas do local da circulação e do veículo (BRASIL, 1997).

Todavia, deve-se levar em consideração as circunstâncias em que ocorreu o acidente de trânsito. Assim, para que se prove o contrário, o condutor que supostamente tenha dado causa ao evento danoso deverá reunir o maior número possível de provas a fim de demonstrar que embora esteja envolvido no acontecimento, o mesmo não fora o culpado pelo acidente.

Por diferentes circunstâncias, na atual sociedade é notório um constante aumento no número de conflitos sujeitos à responsabilidade civil. Os ofendidos não procuram um único culpado, mas os responsáveis. Em muitos casos, o causador pode ser hipossuficiente e, assim, conforme dispõe o inciso III do artigo 932 e o parágrafo único do artigo 942, ambos pertencentes ao Código Civil Brasileiro de 2002, a responsabilidade se estenderá, quando for o caso, até o patrão, o qual responderá solidariamente quando o causador estiver a seu mando na hora do acontecido.

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

Art. 942. Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação.

Parágrafo único. São solidariamente responsáveis com os autores os co-autores e as pessoas designadas no art. 932 (BRASIL, 2002).

Essa mudança tem relação direta com a interpretação do nexo de causalidade, elemento fundamental para se caracterizar a responsabilidade do agressor. O nexo causal é o pressuposto principal, elemento referencial entre a conduta do agente e o evento danoso causador do prejuízo. Examinar o nexo de causalidade é descobrir quais condutas, positivas ou negativas, deram causa ao resultado previsto em lei. Desse modo, Tartuce (2020, p. 305) define: “O nexo de causalidade é o elemento imaterial da responsabilidade civil, podendo ser definido como a relação de causa e efeito existente entre a conduta do agente e o dano causado.

É através do nexo de causalidade que o ofendido poderá demonstrar que aquele evento danoso objetivamente só aconteceu por causa da conduta do agressor. Para Gonçalves (2019, p. 64) a causalidade:

É a relação de causa e efeito entre a ação ou omissão do agente e o dano verificado. Vem expressa no verbo “causar”, utilizado no art. 186. Sem ela, não existe a obrigação de indenizar. Se houve o dano mas sua causa não está relacionada com o comportamento do agente, inexistente a relação de causalidade e também a obrigação de indenizar. Se, *verbi gratia*, o motorista está dirigindo corretamente e a vítima, querendo suicidar-se, atira-se sob as rodas do veículo, não se pode afirmar ter ele “causado” o acidente, pois na verdade foi um mero instrumento da vontade da vítima, esta sim responsável exclusiva pelo evento.

2.2 Responsabilidade objetiva

A responsabilidade acolhida pelo Código Civil geralmente é subjetiva, sendo a responsabilidade objetiva, a exceção. Sobre o assunto, Gonçalves (2019, p. 64) aponta que:

Para obter a reparação do dano, a vítima geralmente tem de provar dolo ou culpa *stricto sensu* do agente, segundo a teoria subjetiva adotada em nosso diploma civil. Entretanto, como essa prova muitas vezes se torna difícil de ser conseguida, o nosso direito positivo admite, em hipóteses específicas, alguns casos de responsabilidade sem culpa: a responsabilidade objetiva, com base especialmente na teoria do risco.

Vale ressaltar que o mesmo Código, no parágrafo único do seu artigo 927, afirma que nos casos especificados em lei, independentemente de ter sido comprovada ou não a culpa do sujeito agressor, ainda sim, este será obrigado a reparar dano causado.

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 (BRASIL, 2002).

Em âmbito geral, os casos em que mais se pode observar a responsabilidade civil objetiva sendo executada são nas relações de consumo previstas no Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078/90.

Quando uma empresa insere no mercado um produto, e este causa algum tipo de dano aos seus consumidores, esta empresa responderá objetivamente pelos transtornos causados e, conseqüentemente, será obrigada a reparar ou indenizar esses consumidores pelos danos sofridos, sejam eles materiais ou físicos. Essa é a chamada responsabilidade de risco, na qual uma pessoa física ou jurídica, no intuito de auferir lucro, assume as conseqüências que essa atividade poderá lhe trazer, ou seja, o risco em prol de um possível proveito econômico.

Conforme já mencionado, na responsabilidade objetiva não há necessariamente que se apurar o dolo ou a culpa. Para que se caracterize a obrigação de reparar são necessários 3 elementos, quais sejam: a conduta, o dano, e o nexa causal entre eles.

A par da responsabilidade em virtude de ato ilícito, há a responsabilidade desvinculada do pressuposto da conduta antijurídica, não se questionando a respeito da culpa. É a responsabilidade objetiva, pela qual a obrigação de reparar o dano emerge da prática ou da ocorrência do fato (RIZZARDO, 2020, p. 24).

Essa previsão está disposta no parágrafo 6º do artigo 37 da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, afirmando que o Estado tem o dever de

indenizar os particulares pelos danos patrimoniais ou morais causados por seus agentes.

§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa (BRASIL, 1988)

Como vimos, o dolo e a culpa são elementos subjetivos da responsabilidade e serão considerados apenas em casos de ações movidas pelo particular contra o agente público que causou o dano.

Todavia, isso não garante o dever do Estado de indenizar qualquer dano, visto que, de acordo com a teoria do risco administrativo presente em nosso ordenamento, o Estado somente terá o dever de indenizar se não houver causas excludentes de responsabilidade, dadas nas seguintes hipóteses:

- ❖ **Caso fortuito:** esta excludente está ligada a acontecimentos que independem da ação das partes diretamente envolvidas, pois suas causas são imprevisíveis e podem ocorrer devido a fatores como: guerras, greves, rebeliões, fugas, roubos, assaltos, etc. Um exemplo que pode ser citado é quando um indivíduo rouba um veículo pertencente ao município X que estava devidamente estacionado na porta de uma unidade de saúde e, na fuga pelas ruas, acaba perdendo o controle da direção e invadindo um estabelecimento comercial, causando diversos danos ao proprietário;
- ❖ **Força maior:** existem algumas semelhanças com os casos fortuitos, uma vez que aqui os eventos também acontecem independentemente da vontade das partes envolvidas, mas as coincidências param por aí. Neste segmento, as causas estão relacionadas a eventos naturais, como: inundações causadas por chuvas, queda de árvores, furacões, raios, etc.;
- ❖ **Culpa exclusiva da vítima:** quando a própria vítima, pela sua conduta culposa ou dolosa, tenha dado causa ao evento;
- ❖ **Culpa de terceiros:** um típico exemplo que podemos citar é quando um veículo a serviço do Estado, em decorrência de uma colisão traseira

provocada por um engavetamento de carros, acaba batendo em um outro veículo que estava à sua frente, causando ao seu proprietário danos materiais e danos físicos. Nesse exemplo, a ocorrência é imprevisível, e conseqüentemente não há de se associar o dano diretamente ao agente causador, pois neste caso há um terceiro envolvido entre a vítima e o agente.

Nesse último caso, a doutrina assim entende:

Interrompe-se o nexo, libertando o causador do primeiro dano da responsabilidade da lesão subseqüente, eis que uma terceira pessoa se interpõe no desencadear dos resultados, que passa a ordenar o rumo das ações (RIZZARDO, 2020, p. 46).

Estes são alguns exemplos em que o Estado não seria responsabilizado, já que não se evidencia o nexo de causalidade entre o evento e o resultado danoso, por haver fato de terceiro presente ou ação natural.

Por outro lado, um exemplo prático e bastante comum, que caracteriza a responsabilidade objetiva do Estado é quando em virtude da má conservação de uma rodovia. Nesse caso, motoristas de veículos ao tentarem se desviar dos inúmeros buracos presentes na pista, perdem o controle da direção, batem em obstáculos fixos, bem como em árvores, placas ou até mesmo colidem com outros veículos e, em consequência, além dos danos causados em seus automóveis, alguns condutores ficam com sequelas físicas permanente.

Sobre o assunto, a responsabilidade objetiva do Estado e seu dever de indenizar, destacamos a seguir um exemplo recente que comprova essa obrigação. O julgado é do Tribunal de Justiça de Goiás, o acórdão da egrégia corte foi proferido no dia 01 de março de 2021 e decidiu em favor de vítima de acidente de trânsito contra a Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes (GOINFRA) e, de forma subsidiária contra o Estado de Goiás, ao pagamento de indenização no valor de R\$12.000,00 (doze mil reais) a título de danos morais e a R\$20.000,00 (vinte mil reais) a título de danos estéticos. Segue ementa do referido julgado:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM DUPLA APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MORAIS E ESTÉTICOS. ACIDENTE PROVOCADO POR BURACOS EM RODOVIA. INDENIZAÇÃO DEVIDA. INEXISTÊNCIA DE VÍCIOS NO ACÓRDÃO. 1. Nos termos do artigo 1.022 do atual Codex de Ritos, os embargos declaratórios objetivam, exclusivamente, rever decisões que apresentam falhas ou vícios, como obscuridade, contradição, omissão ou erro material, a fim de garantir a

harmonia lógica, a inteireza e a clareza da decisão embargada, não sendo meio hábil ao reexame da causa. 2. Por constar expressamente no decisum ora atacado que a causa do acidente decorreu de buracos na rodovia e que a falta do uso do cinto de segurança pela vítima acarreta apenas penalidade administrativa, tal circunstância não afasta a responsabilidade da GOINFRA e do Estado de Goiás, tampouco foi motivo suficiente para reduzir a reparação por danos morais, fixados na sentença pelo montante razoável de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), e danos estéticos em R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), sentença esta mantida pelo acórdão, o que se impõe rejeitar os aclaratórios opostos, em face da ausência de vícios. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO CONHECIDOS E REJEITADOS.

(GOIÁS, Tribunal de Justiça, Apelação Cível 5416525-86.2019.8.09.0074, Rel. Des(a). MARCUS DA COSTA FERREIRA, 5ª Câmara Cível, julgado em 04/03/2021, DJe de 04/03/2021)

Embora seja de forma subsidiária, o Estado nos casos em que ficar comprovada a sua responsabilidade e sua consequente ausência, este será obrigado a suportar os prejuízos causados ao cidadão. No caso em questão, a responsabilidade pela conservação e manutenção da rodovia, via de regra, é do Estado ou do órgão responsável. Em outras palavras, no exemplo prático destacado, o Estado tinha o dever legal de impedir o dano e não cumpriu com a sua função, portanto, esse foi responsabilizado.

2.3 Dos tipos de danos e suas espécies

Dano é a perda ou lesão de um bem jurídico. Esses bens podem ser patrimoniais ou extrapatrimoniais e podem decorrer de atos ilícitos ou não. Em virtude de atos ilícitos, os danos podem ocorrer por ação ou omissão voluntária. Nesse caso, a pessoa age com a intenção de fazer ou de não algo que era de sua responsabilidade, com o intuito de evitar algum dano.

Já a responsabilidade por culpa ocorre quando o sujeito age de forma negligente, imprudente ou com imperícia. Nesse tipo, a culpa é considerada subjetiva, ou seja, tem que ser apurada a conduta de quem a praticou. Em um único acontecimento, a vítima pode sofrer danos patrimoniais e também danos extrapatrimoniais. Para entender quais são as espécies que decorrem de cada uma dessas modalidades, estas serão descritas isoladamente.

2.3.1 Danos patrimoniais

Patrimônio é tudo aquilo que uma pessoa possui e agrega valor econômico. À vista disso, podemos dizer que o dano patrimonial deriva de um bem que possui um valor pré-determinado, podendo ser um veículo, um imóvel ou um objeto qualquer que tenha valor pecuniário ou valor sentimental para o proprietário.

As perdas e danos estão diretamente atreladas ao patrimônio de uma pessoa, nesse sentido, dispõe o artigo 402 do Código Civil Brasileiro: “Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar”.

Conforme citado, em parte do referido artigo, a responsabilidade e o dever de indenizar não estão restritos somente aos danos materiais, mas também ao que a vítima deixou ou deixará de conquistar por causa do fato gerador. Os danos patrimoniais se dividem em algumas espécies, mas falaremos aqui das duas mais relevantes ao tema: os danos emergentes e os lucros cessantes.

2.3.1.1 Danos emergentes

Os danos emergentes propriamente ditos são os danos que ocorrem no ato do evento danoso, ou seja, é o prejuízo que se pode ver e pré-determinar o seu valor quase que no momento do acontecimento que o gerou.

Um exemplo ilustrativo acerca dessa espécie é o dano decorrente de um acidente de trânsito em que o veículo da vítima sofreu vários estragos na lataria. Nesse caso, o valor determinado será o que for gasto na oficina especializada para fazer os reparos necessários para que o bem retorne ao **Status quo**, ou, em situações mais graves, em que devido ao impacto da colisão com o veículo da pessoa causadora, o carro da vítima acabou capotando várias vezes e em consequência disso deu perda total.

Nessa hipotética situação, como não há a possibilidade de recuperar o veículo, uma vez que o mesmo deu perda total, aplica-se o disposto no artigo 947 do Código Civil: “Se o devedor não puder cumprir a prestação na espécie ajustada, substituir-se-á pelo seu valor, em moeda corrente”, ou seja, a soma a título de

reparação pelo prejuízo já está pré-determinada, levando-se em conta o valor médio de mercado do bem perdido.

Existe ainda um outro meio legal para sanar a lide. Como o veículo é um bem móvel fungível, autor e vítima em comum acordo poderiam optar pela substituição do bem perdido por um outro semelhante: “São fungíveis os móveis que podem substituir-se por outros da mesma espécie, qualidade e quantidade”, conforme dispõe o artigo 85 do Código Civil Brasileiro.

2.3.1.2 Lucros cessantes

Os lucros cessantes são os rendimentos que a vítima de um dano deixou ou deixará de adquirir por consequência do mesmo. Como já visto, o regramento que determina a reparação dos lucros cessantes está disposto na parte final do artigo 402 do código civil, “[...abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar”].

Um exemplo bastante comum no qual ocorre a reparação dos lucros cessantes é quando a vítima se trata de um taxista ou um motorista de aplicativo. Nesse caso, o cálculo para se chegar ao valor da reparação deverá levar em conta o tempo em que a vítima ficará impossibilitada de exercer a sua função, e a média diária ou mensal que ela arrecadava no exercício de sua atividade profissional.

2.3.2 Danos extrapatrimoniais

Os danos extrapatrimoniais se concretizam quando uma pessoa em virtude de alguma ofensa, situação vexatória, ou de um dano físico estético, advindos de um acidente provocado por outra pessoa, acaba herdando alguma debilidade inerente à sua imagem ou à sua moral. Como será visto mais adiante, a legislação pátria pertinente à obrigação de reparação por danos extrapatrimoniais estão dispostas em nossa atual Constituição Federal e no Código Civil.

No que se refere exclusivamente a danos extrapatrimoniais decorrentes de vínculos laborais, a última reforma trabalhista trouxe, através da Lei 13.467 de 2017,

mais segurança e clareza em relação ao assunto, trazendo o conceito, apontando quem são os responsáveis por eventuais reparações e como pedi-las.

Art. 223-B. Causa dano de natureza extrapatrimonial a ação ou omissão que ofenda a esfera moral ou existencial da pessoa física ou jurídica, as quais são as titulares exclusivas do direito à reparação.

Art. 223-C. A honra, a imagem, a intimidade, a liberdade de ação, a autoestima, a sexualidade, a saúde, o lazer e a integridade física são os bens juridicamente tutelados inerentes à pessoa física.

Art. 223-D. A imagem, a marca, o nome, o segredo empresarial e o sigilo da correspondência são bens juridicamente tutelados inerentes à pessoa jurídica.

Art. 223-E. São responsáveis pelo dano extrapatrimonial todos os que tenham colaborado para a ofensa ao bem jurídico tutelado, na proporção da ação ou da omissão.

Art. 223-F. A reparação por danos extrapatrimoniais pode ser pedida cumulativamente com a indenização por danos materiais decorrentes do mesmo ato lesivo (BRASIL, 2017).

De acordo com a descrição do artigo 223-F, os danos extrapatrimoniais podem ser pleiteados cumulativamente. Atualmente, eles estão divididos em algumas espécies, mas no momento destacaremos os danos morais, os danos estéticos, e o dano por ricochete.

2.3.2.1 Dano moral

O dano moral é abstrato, ou seja, não é possível ver, tocá-lo ou medi-lo. Não há uma forma exata de mensurar o seu alcance. O dano moral se concretiza quando o ofendido sofre algum tipo de afronta diretamente ligada à sua intimidade, à sua moral, à sua imagem ou à sua honra. Independentemente da dimensão do dano, a legislação pátria garante que, se de alguma forma a ofensa alterar, dificultar, ou até impedir o andamento da vida social, familiar, conjugal ou profissional da vítima, ela poderá ser indenizada pelos danos sofridos.

Sobre o direito à indenização em decorrência de dano moral, dispõe os incisos V e X do artigo 5º da nossa atual Constituição Federal:

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

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

O Código Civil de 2002, em seu artigo 186 prevê que:

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 (BRASIL, 1988).

Também há previsão no Código de Defesa do Consumidor, nos artigos 12 e 14:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos (BRASIL, 1990).

Sobre o cálculo indenizatório é preciso analisar caso a caso, pois isso depende de como, e de que forma o dano surgiu, bem como se o indivíduo ofendido é pessoa pública ou não, se o dano se originou através das redes sociais, se foi ocorrido na rua, no local de trabalho, no shopping ou em qualquer outro local público, enfim, são muitas variantes.

Em relação aos danos morais imediatos provenientes de acidentes de trânsito, normalmente costumam surgir após acontecer uma colisão, no calor do momento ou logo depois de ocorrido o acidente, em muitas ocasiões os envolvidos entram em discussão sobre quem teria sido o causador, e então acontecem as ofensas proferidas através de gestos, xingamentos. Existem situações extremas em que um dos envolvidos, além de utilizar-se de agressões verbais, chegam a tirar a vida do outro por meio de agressões físicas, gerando assim, consequências para a família de ambas as partes.

Ao contrário do dano material, no qual a pessoa prejudicada pode ser indenizada integralmente pela perda de acordo com o valor de mercado do bem perdido, ou quando for o caso, ter o bem danificado reparado e devolvido no estado em que se encontrava antes do evento, no dano moral isso só pode ser concretizado

de forma pecuniária, uma vez que para esse tipo de dano não é possível retornar ao *status quo*.

2.3.2.2 Dano estético

Os danos estéticos podem ser ocasionados por diversos meios, acidentes de trânsito, acidentes domésticos, acidentes de trabalho, durante as atividades de lazer ou durante qualquer outro tipo de atividade. Ademais, podem ser decorrentes de um procedimento cirúrgico mal sucedido, do uso de produtos falsificados ou contraindicados e etc.

O dano estético ocorre quando há uma alteração física na aparência externa de uma pessoa, causando-lhe deformidades e uma conseqüente desfiguração de sua feição natural. Assim como o dano moral, o dano estético é um dano extrapatrimonial passível de indenização. A grande diferença entre eles é que no dano estético, ao contrário do dano moral, as conseqüências podem ser visualmente notadas, tornando menos complexo de se chegar a uma possível indenização, uma vez que nesse tipo, as provas do dano são evidentes.

À vista desse assunto, o Código Civil de 2002 dispõe:

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

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

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

Art. 951. O disposto nos arts. 948, 949 e 950 aplica-se ainda no caso de indenização devida por aquele que, no exercício de atividade profissional, por negligência, imprudência ou imperícia, causar a morte do paciente, agravar-lhe o mal, causar-lhe lesão, ou inabilitá-lo para o trabalho (BRASIL, 2002).

O dano estético ocorre em virtude das sequelas ocasionadas pelas lesões, queimaduras ou fraturas que causam alterações nas características físicas da vítima, tais como: cicatrizes, amputação, encurtamento ou atrofiamento de algum membro, acarretando assim uma imperfeição física aparente, que por sua vez, gera na pessoa, constrangimento, desgosto, humilhação, comentários preconceituosos e, em algumas situações, provocam até a perda da vontade de viver.

Mesmo com o avanço da medicina e dos métodos utilizados em cirurgias plásticas, próteses, enxertos, preenchimentos e procedimentos clínicos em geral que visam amenizar o dano, não seria possível restabelecer em sua integralidade o **Status quo** físico da pessoa.

Vale dizer que, ao contrário do que pode parecer, o dano estético não decorre do dano moral, ou seja, ele é um dano autônomo. No entanto, o dano estético pode vir a ser configurado como dano moral, principalmente quando a vítima for uma pessoa pública que dependia de sua imagem para prover o seu sustento.

Por fim, outro ponto importante a se ressaltar é em relação à cumulação de indenizações por dano moral e dano estético, decorrentes do mesmo acontecimento. Nesse sentido, a Súmula 387 do STJ afirma que: “É lícita a cumulação das indenizações de dano estético e dano moral”. Portanto, é perfeitamente possível pleitear ambas as indenizações.

2.3.2.3 Dano por ricochete

O dano por ricochete ou dano por reflexo é o dano sofrido por uma ou mais pessoas próximas à vítima direta da conduta ilícita. Como vimos anteriormente, o dano moral se concretiza quando uma pessoa sofre algum tipo de afronta diretamente ligada a sua intimidade, a sua moral, a sua imagem, ou a sua honra.

No dano por ricochete essa afronta transcende o receptor direto e atinge outras pessoas. Um exemplo hipotético em que poderia ocorrer uma situação que configuraria em direito de indenização por dano ricochete seria no seguinte caso: uma mãe está andando na rua com seu filho e eles encontram com uma antiga vizinha, a qual essa mãe deve um valor em dinheiro e, em seguida a ex vizinha começa a proferir insultos e xingamentos contra essa mãe em razão da dívida. Após

as agressões verbais, a mulher vai embora. O filho naturalmente não gostou de ver sua mãe sendo xingada e, indiretamente, também se sentiu ofendido.

Nessa situação hipotética, o filho como receptor indireto das ofensas, poderia, com base no inciso X, artigo 5º da CF/88 e no artigo 186 do Código Civil de 2002, pleitear indenização por danos morais contra a ofensora. Assim, comenta Arnaldo Rizzardo:

Num outro enfoque que traz algumas divergências, reconhece-se o direito à indenização patrimonial em favor dos parentes mesmo que a vítima não desempenhe atividade rendosa, máxime que faz parte de família de classe média, ou se dedique unicamente aos estudos, revelando-se sem relevância a realidade de que trazia somente encargos ou despesas para os pais. Argumenta-se, para embasar a justificativa, que ninguém sabe como será o futuro, de modo que o filho é um fator de segurança, de expectativa de socorro às necessidades do amanhã. Os pais não estão livres de precisar de sua ajuda, tantas são as surpresas e modificações no curso da vida. O fundamento é, pois, a possibilidade de uma situação futura que imponha a presença do filho para socorrer os progenitores (RIZZARDO, 2020, p. 7).

Em seguida, veremos um julgado recente sobre o tema, onde se contesta o direito dos irmãos e dos avós da vítima na propositura do pedido de indenização.

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO MORAL REFLEXO OU POR RICOCHETE. MORTE DA VÍTIMA. PRESCINDIBILIDADE PARA A CONFIGURAÇÃO DO DANO. LEGITIMIDADE ATIVA PARA AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. NÚCLEO FAMILIAR.

IRMÃOS. AVÓS. ILEGITIMIDADE PASSIVA DOS GENITORES DE FILHOS MAIORES DE IDADE.

1. O dano moral por ricochete é aquele sofrido por um terceiro (vítima indireta) em consequência de um dano inicial sofrido por outrem (vítima direta), podendo ser de natureza patrimonial ou extrapatrimonial. Trata-se de relação triangular em que o agente prejudica uma vítima direta que, em sua esfera jurídica própria, sofre um prejuízo que resultará em um segundo dano, próprio e independente, observado na esfera jurídica da vítima reflexa.

2. São características do dano moral por ricochete a pessoalidade e a autonomia em relação ao dano sofrido pela vítima direta do evento danoso, assim como a independência quanto à natureza do incidente, conferindo, desse modo, aos sujeitos prejudicados reflexamente o direito à indenização por terem sido atingidos em um de seus direitos fundamentais.

3. O evento morte não é exclusivamente o que dá ensejo ao dano por ricochete. Tendo em vista a existência da cláusula geral de responsabilidade civil, todo aquele que tem seu direito violado pelo dano causado por outrem, de forma direta ou reflexa, ainda que exclusivamente moral, titulariza interesse juridicamente tutelado (art. 186, CC/2002).

4. O dano moral reflexo pode se caracterizar ainda que a vítima direta do evento danoso sobreviva. É que o dano moral em ricochete não significa o pagamento da indenização aos indiretamente lesados por não ser mais possível, devido ao falecimento, indenizar a vítima direta. É uma indenização autônoma, por isso devida independentemente do falecimento da vítima direta.

5. À vista de uma leitura sistemática dos diversos dispositivos de lei que se assemelham com a questão da legitimidade para propositura de ação indenizatória em razão de morte, penso que o espírito do ordenamento jurídico rechaça a legitimação daqueles que não fazem parte da "família" direta da vítima (REsp 1076160/AM, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, DJe 21/06/2012).

6. A jurisprudência desta Casa, quanto à legitimidade dos irmãos da vítima direta, já decidiu que o liame existente entre os envolvidos é presumidamente estreito no tocante ao afeto que os legitima à propositura de ação objetivando a indenização pelo dano sofrido.

Interposta a ação, caberá ao julgador, por meio da instrução, com análise cautelosa do dano, o arbitramento da indenização devida a cada um dos titulares.

7. A legitimidade dos avós para a propositura da ação indenizatória se justifica pela alta probabilidade de existência do vínculo afetivo, que será confirmado após instrução probatória, com conseqüente arbitramento do valor adequado da indenização.

8. A responsabilidade dos pais só ocorre em consequência de ato ilícito de filho menor. O pai não responde, a esse título, por nenhuma obrigação do filho maior, ainda que viva em sua companhia, nos termos do inciso I do art. 932 do Código Civil.

9. Recurso especial parcialmente provido.

(BRASIL, STJ. REsp 1734536/RS, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 06/08/2019, DJe 24/09/2019)

Em relação à legitimidade para pleitear indenização por ricochete, o parágrafo único do artigo 12 do nosso atual Código Civil afirma que, o cônjuge, qualquer parente em linha reta ou os parentes colaterais até o quarto grau podem demandar indenização por perdas e danos perante a justiça, contra o ofensor da vítima.

3 DO DEVER DE INDENIZAR NOS CASOS DE INVALIDEZ PERMANENTE

O dever jurídico de indenizar, como já visto, decorre quando da violação do direito de outrem. Em âmbito geral, essa regra está tipificada no CCB, entre os artigos 927 e 943. Perante o exposto e seguindo a temática do capítulo anterior, neste terceiro e último capítulo daremos ênfase aos acontecimentos relacionados aos acidentes de trânsito, uma vez que a responsabilidade civil e o dever de indenizar compõem-se de uma considerável abrangência.

Em relação aos acidentes de trânsito, os casos mais conhecidos onde ocorrem as indenizações por invalidez são aquelas pagas pelo Seguro DPVAT, Lei 6.194 de 19 de dezembro de 1974. A Lei do DPVAT, como é comumente conhecida, regula o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores

de via terrestre ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. Nesse caso, a obrigação primária de indenizar é de responsabilidade da Seguradora Líder, gestora do DPVAT para os acidentes ocorridos até 31 de dezembro de 2020, haja vista que a partir de 01 de janeiro de 2021, essa responsabilidade foi transferida para a Caixa Econômica Federal, conforme comunicado feito no dia 16 de janeiro de 2021 pela SUSEP - Superintendência de Seguros Privados, em seu site oficial. Sobre essas mudanças, falaremos com mais detalhes no decorrer deste capítulo, em uma abordagem específica sobre o assunto.

Ainda no campo das indenizações pagas pelos seguros, há também as que são pagas pelos seguros facultativos de veículos. Ao contrário do DPVAT, que é um seguro de cunho social e obrigatório para todos os veículos automotores que circulam pelas ruas do país, os seguros de responsabilidade facultativa, além da proteção contra roubo ou furto, normalmente são contratados pelos proprietários para cobrir, em caso de acidente, os danos em seus próprios veículos, e também cobrir eventuais danos materiais e corporais causados a terceiros.

No presente capítulo será abordado sobre o conceito de invalidez permanente, os tipos, quando e como esta se caracteriza, dos critérios para a fixação da indenização e o que tem decidido juízes e tribunais acerca do assunto. Em seguida, faremos uma profunda abordagem sobre o seguro DPVAT, sua origem e evolução histórica até os dias atuais. Somado a isso, será discutido o fim da gestão da Seguradora Líder, da transferência para a Caixa Econômica Federal e como ela está se saindo na administração do referido seguro.

3.1 Conceito de invalidez permanente

De forma simples e objetiva pode-se dizer que invalidez permanente consiste na redução ou perda funcional definitiva dos movimentos de alguma parte do corpo ou dele todo, em virtude de acidente ou de alguma doença.

A invalidez ocorre quando a pessoa perde a capacidade de realizar as atividades laborais e sociais que outrora eram praticadas normalmente, são as sequelas herdadas de forma definitiva. Essa perda pode ser parcial ou total e pode se dar em algum membro do corpo, braços ou pernas, ou parte deles, como as

mãos e pés, ou, em alguns casos, pode ocorrer de forma completa, como exemplo as pessoas que ficam tetraplégicas.

A invalidez também se caracteriza quando algum órgão do corpo perde a sua funcionalidade; dos olhos por exemplo, quando resulta em perda parcial ou total da visão, além de outras tantas que poderiam ser citadas.

A invalidez em decorrência de acidente de trânsito, via de regra, pode ser confirmada após o término de todo o tratamento indicado pelo médico assistente. Entretanto, em alguns casos, a perda funcional, parcial ou total, de forma definitiva, pode ser evidenciada antes mesmo da conclusão do tratamento. São os casos das vítimas que, pela gravidade das lesões e fraturas sofridas, não sendo possível reparar ou reconstruir a parte do corpo que foi danificada, seja pelo risco de necrose ou por outras complicações diversas, tem o membro, ou parte dele, amputado.

3.2 Critérios de fixação da indenização

Quando acontece um acidente de trânsito e em decorrência deste, resta algum tipo de dano à alguma das partes envolvidas, além dos próprios prejuízos, o causador deverá arcar com os danos causados à vítima. Conforme já mencionado, essa obrigação está disposta em nosso atual CCB, em seu artigo 927.

Quando não houver a possibilidade de um acordo extrajudicial, quem se sentir prejudicado deverá recorrer à justiça para recuperar o bem perdido ou danificado e também ser reparado pecuniariamente quando houver um dano físico. Para tanto, inicialmente é necessário que a vítima registre um boletim de ocorrência na delegacia especializada de trânsito ou em uma delegacia da polícia civil localizada no município onde aconteceu o acidente ou no município de sua residência.

Via de regra, a responsabilidade de indenizar recai objetivamente sobre o causador do dano, mas em casos de acidentes de trânsito, que é o tema norteador deste trabalho, ela também pode atingir os patrões, quando for o caso de acidente causado por empregado na direção de veículo, utilizado durante atividade laboral. Nesse caso, os patrões podem responder de forma solidária ou de forma integral quando o empregado causador for judicialmente declarado hipossuficiente.

Em algumas outras circunstâncias, a responsabilidade também pode recair indiretamente sobre pessoas que não estavam presentes no momento do acidente, como nos casos em que os proprietários legais emprestam os seus veículos à terceiros ou os vendem e não formalizam a venda dentro do prazo estipulado por lei.

Nesses casos, assim como no primeiro exemplo, eles também podem responder de forma integral ou solidária pelos danos causados aos eventuais prejudicados. Ainda seguindo esses exemplos, podemos citar a responsabilidade dos pais pelos filhos menores de idade, dos tutores e curadores pelos tutelados e curatelados.

Falando de indenização propriamente dita, o Código Civil a partir do artigo 944 até o 954, prescreve sobre a responsabilidade e as formas de reparação imputadas aos causadores do dano. Destacamos a seguir os artigos relacionados ao objeto de estudo do presente capítulo:

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

Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização.

Art. 945. Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.

Art. 946. Se a obrigação for indeterminada, e não houver na lei ou no contrato disposição fixando a indenização devida pelo inadimplente, apurar-se-á o valor das perdas e danos na forma que a lei processual determinar.

Art. 947. Se o devedor não puder cumprir a prestação na espécie ajustada, substituir-se-á pelo seu valor, em moeda corrente.

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

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

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

Podemos perceber nesses artigos a literalidade da norma em relação ao dever de indenizar. Com ênfase aos artigos 949 e 950, os quais estão diretamente relacionados ao direito de indenização pelos prejuízos decorrentes das perdas laborais das vítimas. A constatação dessas perdas são provadas através de

documentação médica e principalmente através de perícia médica, meio pelo qual o profissional avalia e afere o percentual de invalidez definitiva que fora herdado pela vítima.

Nos casos de invalidez parcial definitiva, o quantum indenizatório deverá ser fixado levando em conta não só os prejuízos que efetivamente a vítima suportou pelo tempo que ficou ou ficará afastada de suas atividades laborais, mas também pelos lucros cessantes, ou seja, dos valores que ela deixou ou deixará de somar, com base em sua idade e expectativa de vida.

Já nos casos de invalidez total definitiva, além das responsabilidades citadas anteriormente, o causador ou o responsável solidário deve arcar com uma indenização mensal baseada na renda que era provida pela vítima na ocasião do fato que resultou o dano pelo resto da vida, uma espécie de pensão vitalícia. Sobre o assunto, Tartuce (2020, p. 1.197) com fundamento no citado artigo 950 do atual Código Civil, destaca o trecho de um julgado do STJ:

Caso a perda da capacidade laborativa seja total e permanente, em decorrência do acidente de trânsito, fixa-se uma pensão vitalícia, novamente de acordo com os valores recebidos pelo acidentado. Nessa esteira, tratando de acidente de trânsito: “o pensionamento mensal devido à vítima de acidente automobilístico incapacitante deve servir à reparação pela efetiva perda de sua capacidade laborativa, mas deve ser limitado ao pedido certo e determinado eventualmente formulado pela parte autora em sua petição inicial” (STJ, REsp 1.591.178/RJ, 3.^a Turma, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, j. 25.04.2017, DJe 02.05.2017).

Seguindo o entendimento, em casos onde os responsáveis não cumparam o que lhes for determinado através de condenação judicial de forma pecuniária, os seus bens responderão pelo cumprimento de suas obrigações. Nesse sentido, o Código Civil de 2002, em seu artigo 391, prescreve que a responsabilidade do infrator é uma responsabilidade eminentemente patrimonial: “Pelo inadimplemento das obrigações respondem todos os bens do devedor (BRASIL, 2002)”. Ou seja, no caso de não haver a restituição do prejuízo de forma consensual na esfera jurídica, os bens do causador responderão pela reparação dos danos suportados pela vítima.

Todavia, vale lembrar que, para que haja o dever de indenizar, faz se necessário a comprovação do dano. Nesse viés, Gonçalves (2019, p. 64) descreve: “Sem a prova do dano, ninguém pode ser responsabilizado civilmente”. O autor

destaca ainda que se não há prova do prejuízo não há que se falar em responsabilidade. O autor cita o artigo 186 do CC/02 para conectar o dever de indenizar de quem rompe direito ou causa algum dano a outrem, dizendo:

[...]. A responsabilidade é uma reação provocada pela infração a um dever preexistente. No entanto, ainda que haja violação de um dever jurídico e que tenha havido culpa, e até mesmo dolo, por parte do infrator, nenhuma indenização será devida, uma vez que não se tenha verificado prejuízo. Se, por exemplo, o motorista comete várias infrações de trânsito, mas não atropela nenhuma pessoa nem colide com outro veículo, nenhuma indenização será devida, malgrado a ilicitude de sua conduta. A obrigação de indenizar decorre, pois, da existência da violação de direito e do dano, concomitantemente (GONÇALVES, 2019, p. 65).

Em relação à reparação dos danos e à indenização por perdas advindas que trata o enunciado do artigo 927 do Código Civil Brasileiro de 2002, visam compensar os prejuízos efetivamente sofridos pelas vítimas e não servem para que elas obtenham alguma vantagem financeira, desse modo, não deve-se titubear em relação à estas duas. Em resumo, pode-se afirmar que as possibilidades e as teorias acerca da aplicabilidade da responsabilidade civil são vastas.

Dessa forma, para que haja a reparação, quem se sentir prejudicado deverá nomear um advogado para que este possa representá-lo na demanda contra o causador do acidente, ou a demanda poderá se estender a outros responsáveis.

Quando o valor da indenização pretendida pela vítima não for superior a quarenta salários mínimos, a ação poderá ser ajuizada no juizado especial cível, que teoricamente é mais célere do que a justiça comum e também não há a cobrança das custas processuais e nem de honorários advocatícios, isso até a decisão de primeiro grau.

Todavia, em caso de uma das partes recorrerem da decisão de primeiro grau, este poderá ser condenado ao pagamento das custas do processo e dos honorários, mas, se o recorrente for beneficiário da justiça gratuita, estará isento dessas despesas.

Quando o valor pretendido pela vítima a título de indenização ou de reparação for inferior a vinte salários mínimos, não é obrigatório a representação por advogado, o que possibilita nessa hipótese de que a vítima ingresse diretamente com ação judicial por meio de formulário, o qual é disponibilizado nas varas dos juizados especiais cíveis ou através de petição formulada por ela própria.

Nesta ação judicial, a parte poderá requerer o ressarcimento dos danos materiais sofridos, os gastos com oficina, com franquia do seguro e guincho, quando for o caso. No decorrer do processo, será oportunizada uma audiência de conciliação entre as partes, para que estas tenham uma vez mais a possibilidade de resolver o litígio de forma extrajudicial.

Se a audiência de conciliação for infrutífera, o juiz então julgará a lide de acordo com as provas apresentadas por ambas as partes, com o que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, Código Civil, e demais normas pertinentes ao caso.

Para que não ocorram ilegalidades ou injustiças, os magistrados devem se atentar a todas as circunstâncias que circundam o caso concreto, analisar a presença do nexo de causalidade e as causas excludentes de responsabilidade.

Desta maneira, podemos concluir que a eficácia da referida matéria no caso concreto exige cautela e um perfeito e atualizado conhecimento por parte de juízes e desembargadores na aplicação de sentenças e de acórdãos aos supostos infratores.

3.3 Seguro DPVAT: Origem e evolução histórica

O Seguro DPVAT é um seguro obrigatório pago pelos proprietários de veículos automotores que circulam pelas ruas e estradas brasileiras. O DPVAT é considerado pelas companhias privadas um seguro de primeiro risco, ou seja, em casos de acidentes de trânsito onde um dos envolvidos fica com algum tipo de invalidez, as seguradoras exigem que primeiro seja acionado o Seguro DPVAT e, só depois, caso houver necessidade, o seguro facultativo arcaria com o valor excedente de uma eventual indenização.

Em síntese, podemos dizer que o DPVAT em relação à responsabilidade de indenizar de quem causa um dano físico a alguém seria um leve amenizante, já que

os valores pagos atualmente pelo referido seguro em termos de indenização, estão há muito defasados.

Para tratar sobre o Seguro DPVAT, sua origem e a sua evolução até os dias atuais, é necessário tecer sobre a origem dos seguros em geral e entender como e por qual motivo eles surgiram. Os seguros, via de regra, são formados por um coletivo de pessoas e empresas e tem como propósito evitar que a pessoa ou a empresa suporte de forma isolada, apresente possíveis perdas materiais ou físicas decorrentes de algum tipo de dano causado ao bem objeto do seguro.

Em resumo, o seguro é a melhor forma de uma pessoa se prevenir contra eventuais perdas que possam ocorrer. O mutualismo e a probabilidade são características presentes na composição e elaboração dos seguros. Em vista disso, “o seguro é a reposição das perdas. A compensação dos efeitos do acaso pela mutualidade, organizada segundo as leis da estatística, isto é, conforme as probabilidades” (SHAUFTON, 1884).

O surgimento dos seguros no Brasil tem como pano de fundo o início das atividades portuárias em 1.808 e o conseqüente aumento do volume de transações comerciais realizadas em âmbito interno e principalmente o início das exportações através do transporte marítimo.

Com o aumento dessas atividades, os riscos relacionados ao seu transporte conseqüentemente também aumentaram. O tempo da viagem e as condições climáticas enfrentadas durante o transporte das mercadorias, emaranhado ao risco de naufrágios e até mesmo os ataques por piratas saqueadores às embarcações, fez surgir a necessidade de se criar um tipo de proteção para ressarcir os proprietários dessas mercadorias em caso de perdas.

Surgiu então, em 24 de fevereiro de 1808, a primeira seguradora do Brasil, a Companhia de Seguros BOA-FÉ. Para acompanhar e analisar os processos de outras seguradoras que foram surgindo, a família real, através do Rei Dom João VI, passaram essa responsabilidade para a primeira instituição financeira criada até então em nosso país, o recém fundado, Banco do Brasil e, nos moldes da legislação de Portugal, incumbiu a referida instituição à gestão dos seguros privados em nosso país.

Devido ao crescimento contínuo do setor, foi necessário a criação e elaboração de normas que regulassem os seguros. Então, em 1850, Dom Pedro Segundo, através da Lei nº 556 de 25 de junho, promulgou o Código Comercial do Império do Brasil, comumente conhecido por Código Comercial Brasileiro e, só então o seguro foi regulamentado de forma mais precisa e descrito com mais detalhes.

Com a promulgação da Lei 556 no ano de 1850, logo foram surgindo novas seguradoras e, com o passar dos anos e com o aumento da circulação de bens de valores econômicos muito altos, as seguradoras que inicialmente resguardavam apenas as mercadorias transportadas por navios, passaram a enxergar além e, desde então foram aparecendo novas modalidades de seguros voltados para a proteção de itens transportados por vias terrestres e de bens em geral.

Já o seguro de pessoas, que antes era expressamente proibido pelo Código Comercial, quando feito em forma de venda casada com o seguro marítimo foi autorizado no ano de 1855 e, em 1916 fora expressamente previsto no Código Civil.

Em 10 de dezembro de 1901, através do Decreto nº 4.270 foi criada a SUPERINTENDÊNCIA GERAL DE SEGUROS. Subordinada ao Ministério da Fazenda, incumbia ao referido órgão regulamentar e fiscalizar as companhias de seguros nacionais e também as companhias estrangeiras que começavam a se instalar no Brasil.

A partir dessa data, todos os assuntos relacionados às companhias e aos seus produtos, inclusive a fiscalização que era bastante esparsa e dividida entre vários órgãos, passaram a ser exclusivamente de responsabilidade da referida Superintendência.

Alguns anos depois, no dia primeiro de janeiro de 1916, através da Lei 3.071 foi promulgado o Código Civil Brasileiro e nele os seguros em geral ganharam uma maior segurança jurídica no que se refere à sua comercialização. Expressamente dispostos no Capítulo XIV, os 44 artigos versam sobre os direitos e deveres dos segurados e das companhias de seguro. O Código Civil de 1916 trouxe também especificidade em relação aos seguros de vida, dedicando seis artigos específicos a esta espécie de seguro.

Art. 1.471. O seguro sobre a vida tem por objeto garantir, mediante o prêmio anual que se ajustar, o pagamento de certa soma a determinada ou

determinadas pessoas, por morte do segurado, podendo estipular-se igualmente o pagamento dessa soma ao próprio segurado, ou terceiro, se aquele sobreviver ao prazo de seu contrato (BRASIL, 1916).

A partir dos anos 1930, a economia brasileira impulsionada pelo início da industrialização, período conhecido como “Revolução Industrial Brasileira” implementada pelo Governo de Getúlio Vargas perdurou até o ano de 1956 e, a partir daí as companhias de seguros, de forma visionária, se aproveitaram do período de crescimento da economia brasileira para expandir os seus produtos, passando a oferecê-los para as mais diversas classes sociais.

Para administrar e fiscalizar esse crescente número de companhias seguradoras que foram surgindo no país foi criada em 21 de novembro 1.966 através do Decreto-lei nº 73 a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados.

A SUSEP é uma autarquia pública federal vinculada ao Ministério da Economia e foi criada para controlar e fiscalizar o crescente mercado de seguros e resseguros, sejam eles seguros privados, ou facultativos, como os seguros de vida por exemplo, ou os seguros obrigatórios, como o Seguro DPVAT. A SUSEP continua até os dias de hoje exercendo sua autonomia no gerenciamento e fiscalização dos seguros em geral.

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT - é um seguro de cunho social e obrigatório, pago anualmente pelos proprietários de veículos, sejam eles de passeio, de transporte de cargas ou de pessoas.

A história do DPVAT começou no ano de 1966, no entanto, na ocasião do seu surgimento, seu nome era RECOVAT - Responsabilidade Civil Obrigatória de Veículos Automotores Terrestres. O RECOVAT foi criado através do Decreto-lei nº 73 de 21 de novembro de 1.966 e regulava não só o referido seguro, mas também outros tipos de seguros obrigatórios e todas as operações de seguros e resseguros privados presentes no Brasil. À luz disso, nota-se a seguir em citação do texto original do Decreto-lei:

Art. 20. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, são obrigatórios os seguros de:

a) danos pessoais a passageiros de aeronaves comerciais;

- b) responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias terrestre, fluvial, lacustre e marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral;
- c) responsabilidade civil do construtor de imóveis em zonas urbanas por danos a pessoas ou coisas;
- d) bens dados em garantia de empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras pública;
- e) garantia do cumprimento das obrigações do incorporador e construtor de imóveis;
- f) garantia do pagamento a cargo de mutuário da construção civil, inclusive obrigação imobiliária;
- g) edifícios divididos em unidades autônomas;
- h) incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas, situados no País ou nêle transportados;
- i) crédito rural;
- j) crédito à exportação, quando concedido por instituições financeiras públicas (BRASIL, 1996).

Ante o exposto, o pagamento do RECOVAT não era exigido para que o proprietário conseguisse o licenciamento do seu veículo. Isso acabava gerando muitos conflitos, principalmente quando ocorria um acidente e o proprietário ia em busca do pagamento de uma eventual indenização e, essa lhe era negada em consequência do atraso no pagamento do seguro.

Outra questão que também era muito discutida nessa época, diz respeito ao entendimento e à aplicação da legislação para a concessão das indenizações às vítimas beneficiárias, tanto do RECOVAT, quanto de outros seguros. A culpa era requisito indispensável para que as indenizações fossem pagas.

O RECOVAT e as companhias de seguros sustentavam seus argumentos com base no artigo 159 do então vigente Código Civil de 1.916, que dizia em seu texto original: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”.

Em relação à confusão citada no início do parágrafo anterior, somente a partir de 1º de janeiro de 1.968, quando o RECOVAT passou a ser regulamentado pelo Decreto nº 61.867 de 11 de dezembro de 1.967 que a apresentação do comprovante de pagamento do seguro passou a ser requisito obrigatório para que o licenciamento fosse disponibilizado para ser pago, conforme disposto no artigo 28 do texto original do citado Decreto, que dizia: “Nenhum veículo a que se refere o artigo 5º deste Decreto poderá ser licenciado, a partir de 1º de janeiro de 1968, sem que fique comprovada a efetivação do seguro ali previsto”.

Com tantas aberturas para controvérsias era evidente que algumas mudanças no regramento deveriam ocorrer. Estas aconteceram por meio da promulgação da Lei 6.194 de 19 de dezembro de 1.974, a qual alterou o artigo 20 do Decreto-lei nº 73 e substituiu o então RECOVAT pelo atual Seguro DPVAT.

A mudança trouxe regras mais específicas em relação aos direitos e às obrigações das vítimas, proprietários de veículos e ao próprio gerenciamento do seguro. Desde então, as pessoas vítimas de acidente de trânsito que apresentarem alguma sequela física ou neurológica, passaram a ser indenizadas, não importando quem tenha causado o acidente, afastando de uma vez o critério de culpa como pressuposto para que estas pudessem receber suas respectivas indenizações.

Essas novas disposições trouxeram não só uma maior clareza nas regras, mas também uma concepção direcionada para o social, em virtude do interesse e envolvimento de todas as classes de pessoas.

Trata-se de um seguro que emerge de uma demanda social, em decorrência dos seguidos riscos aos quais os cidadãos estão expostos cotidianamente, como desdobramento do constante tráfego de veículos e de pedestres, que concorrem em busca de espaço no caótico trânsito urbano. Sendo assim, a instituição deste tipo de seguro tem por objeto a cobertura de riscos relacionados ao trânsito cujas despesas resultantes dos sinistros ocorridos, muitas vezes, o condutor do veículo não teria condições financeiras de arcar por si só (MANUEL FILHO, 2020, p. 103).

Sobre o assunto, Cavalieri (2020, p. 201) destaca que o seguro obrigatório, além do cunho social, se diferencia dos seguros privados no que diz respeito aos requisitos para que a vítima possa ter direito à indenização.

No caso do DPVAT, o benefício da indenização abrange a sociedade em geral. Todas as vítimas que ficarem com uma invalidez mínima, independentemente de culpa, terão direito de receber um valor proporcional ao dano físico sofrido no acidente, enquanto que nos seguros privados a reparação é indeterminada, não há como saber previamente quem será o beneficiário da cobertura do seguro.

[...]...esse seguro deixou de se caracterizar como seguro de responsabilidade civil do proprietário para se transformar num seguro social em que o segurado é indeterminado, só se tornando conhecido quando da ocorrência do sinistro, ou seja, quando assumir a posição de vítima de um acidente automobilístico. O proprietário do veículo, portanto, ao contrário do que ocorre no seguro de responsabilidade civil, não é o

segurado, mas o estipulante do seguro em favor de terceiro (CAVALIERI, 2020, p. 201).

Como já vimos, todas vítimas de acidente de trânsito podem ter direito a uma indenização por invalidez e também ao reembolso dos gastos com medicamentos, consultas, exames, acessórios e outras despesas relacionadas.

No caso de invalidez, o valor pago a título de indenização pode chegar a até R\$13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) e serão pagos para as vítimas que de forma direta ou indireta se envolverem em um acidente de trânsito e se encontrarem com alguma invalidez parcial ou total ou para os beneficiários em caso de falecimento da vítima.

Segundo dados da própria Seguradora Líder, a qual administrou o consórcio de seguradoras que geriu o Seguro DPVAT até o dia 31 de dezembro de 2020, entre os anos de 2011 e 2020 foram mais de 4,7 milhões de pessoas indenizadas no Brasil em casos morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas.

No caso da indenização por invalidez, o critério para se chegar ao valor que deverá ser pago é calculado de acordo com o percentual de perda funcional da região do corpo que foi atingida, mediante a apresentação de documentação médica e através de perícia médica.

Os documentos que devem ser apresentados pela vítima para a análise do pedido de indenização por invalidez, são os seguintes:

- Identidade e CPF, ou CNH;
- Comprovante de residência;
- Prontuário médico completo;
- Relatório de fisioterapia, quando for o caso;
- Boletim de Ocorrência;
- Extrato de resgate realizado pelo SAMU, Bombeiros, Ambulâncias ou prestadores de socorro, em caso de rodovias terceirizadas;
- Laudo realizado pelo Instituto Médico Legal ou declaração de não existência do IML na localidade da vítima;

- Identidade e CPF ou CNH da mãe, pai ou responsável legal, quando a vítima for menor de dezoito anos, tutelada ou curatelada, nos casos dos adultos incapazes;

Já nas indenizações em casos de morte da vítima, os critérios para a apuração dos herdeiros seguem as normas dispostas no artigo 792 do nosso atual Código Civil, conforme estabelece o artigo 4º da Lei 6.194. Os beneficiários devem apresentar, além dos documentos listados no pedido de indenização por invalidez, os seguintes documentos:

- Laudo do IML;
- Certidão de óbito;
- Certidão de nascimento ou de casamento da vítima, quando for o caso;
- Certidão de nascimento ou de casamento dos beneficiários, quando for o caso;

Em relação ao reembolso das despesas médicas, os valores podem chegar a até R\$2.700,00 (dois mil e setecentos reais), nesse caso, a vítima deverá apresentar, além dos documentos listados no pedido de indenização, os seguintes documentos:

- Receituários de remédios e os seus respectivos cupons, ou notas fiscais;
- Notas ou cupons fiscais de exames ou consultas realizadas em estabelecimentos particulares;
- Nota fiscal e relatório do profissional em casos de sessões de fisioterapia realizadas de forma particular;
- Nota fiscal e receituário médico em caso de compra de acessórios, tais como: Cadeiras de roda para locomoção e para banho, muletas, tipoias, botas ortopédicas, e outros mais;

Atualmente a obrigatoriedade do pagamento do Seguro Dpvat, tem caráter tributário e essa condição que antes era tida como contratual, após inúmeros julgados e discussões sobre o assunto, efetivou-se como jurisprudência e, a partir de 15 de fevereiro de 2019 foi incluída no rol de tributos pagos pelos brasileiros.

Como vimos, parte da arrecadação do Seguro Dpvat é destinada ao pagamento de indenizações e ao reembolso de despesas médico-hospitalares. Além desses gastos, há também as despesas operacionais e os depósitos do

fundo de reserva do Dpvat. Entretanto, essas despesas que estão diretamente relacionadas aos acidentes de trânsito correspondem a apenas 50% do valor total pago anualmente pelos proprietários de veículos no Brasil. O restante da arrecadação é direcionado para o SUS e para o DENATRAN, 45% e 5% respectivamente.

Apesar das constantes reclamações feitas pelas vítimas em relação à burocracia e diversas vezes impostas à elas na hora de receber suas indenizações, as principais falhas relacionadas ao Seguro DPVAT no decorrer dos anos estão relacionadas às fraudes, consequência do monopólio da Seguradora Líder e também da defasagem no valor da indenização paga às vítimas e aos beneficiários do seguro.

Em relação às fraudes, elas vieram a público depois que foi deflagrada em 2015 pela Polícia Federal a operação denominada “Tempo de Despertar”, que visava justamente combater as inúmeras denúncias atribuídas à administradora do Seguro DPVAT. Além de pessoas ligadas diretamente à administração da Seguradora Líder, várias outras também foram investigadas, dentre elas, advogados, empresários, servidores públicos e profissionais da área de saúde em geral.

Inicialmente, a Lei 6.194 tinha como parâmetro para o pagamento dessas indenizações o salário mínimo vigente na época de sua promulgação, no caso, o ano de 1.974. Em seu texto original, a referida lei fixou como teto, o pagamento de 40 salários mínimos a título de indenização por invalidez ou morte, e de até 8 salários mínimos para o reembolso de despesas médicas das vítimas.

Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no artigo 2º compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que se seguem, por pessoa vitimada:

- a) - 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - no caso de morte;
- b) - Até 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - no caso de invalidez permanente;
- c) - Até 8 (oito) vezes o valor do maior salário-mínimo vigente no País - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas (BRASIL, 1974).

Nesse ínterim, no ano de 2.006, devido a adoção de políticas públicas para valorização do salário mínimo, a solução encontrada para não onerar o caixa do Seguro Dpvat, foi mudar as regras em relação a forma usada para calcular o

pagamento das indenizações. Essa mudança veio no dia 29 de dezembro de 2.006 através da Medida provisória nº 340, que em seguida, no dia 31 de maio de 2.007 foi convertida em lei, no caso, na Lei 11.482. Essa nova disposição estabeleceu um teto fixo para o pagamento das indenizações e para o reembolso das despesas médicas, conforme citação a seguir:

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 (BRASIL, 2007).

Decorridos mais de 14 anos, esses são os valores pagos até os dias atuais. Diante dos fatos, não resta dúvida quanto a indignação das vítimas em relação à essa desatualização. Se atualmente as indenizações fossem convertidas levando em conta as regras originais previstas na Lei 6.194, os valores que estariam sendo pagos em casos de invalidez, ou morte, considerando o salário mínimo vigente em nosso país, seria de R\$44.000,00 (quarenta e quatro mil reais), uma diferença de R\$30.500,00 considerando o valor pago atualmente.

Assim, o que resta às vítimas e às pessoas beneficiárias do Seguro Dpvt é recorrer à justiça em busca não apenas da indenização por direito, e que na maioria das vezes são negadas, mas também de uma correção, levando em conta os mais de 14 anos sem a devida atualização dessas indenizações. Nesse sentido os tribunais têm entendido e reconhecido tal direito.

RECURSO ESPECIAL Nº 1.483.620 - SC (2014/0245497-6) RELATOR :
MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO RECORRENTE :
SEGURADORA LÍDER DOS CONSÓRCIOS DO SEGURO DPVAT S/A
ADVOGADO : JANAÍNA MARQUES DA SILVEIRA E OUTRO (S)
RECORRIDO : DINARTE DIAS DOS SANTOS ADVOGADO : IVOREMA
JOSEFINA RODRIGUES DESPACHO Vistos etc. Trata-se de recurso
especial interposto por SEGURADORA LÍDER DOS CONSÓRCIOS DO
SEGURO DPVAT S/A em face de acórdão do Tribunal de Justiça do
Estado de Santa Catarina, assim sintetizado em sua ementa: APELAÇÃO
CÍVEL. AÇÃO DE COBRANÇA. SEGURO OBRIGATÓRIO (DPVAT).
PRETENSÃO DE ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO VALOR DA
INDENIZAÇÃO SECURITÁRIA DESDE A EDIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA N. 340/2006. VIABILIDADE. MANUTENÇÃO DO VALOR
DA MOEDA QUE SE FAZ NECESSÁRIA. SENTENÇA DE
IMPROCEDÊNCIA REFORMADA. INVERTIDOS OS ÔNUS DA

SUCUMBÊNCIA. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. Nos casos de indenização securitária (DPVAT) em que o acidente tenha ocorrido após 29-12-2006, deve a correção monetária incidir a partir da publicação da MP 340/2006, porquanto a atualização em voga não importa acréscimo no valor originário, atuando tão somente como mecanismo de compensação dos efeitos da inflação, a impedir, assim, a desvalorização do valor real da moeda. Se assim não for, verificar-se-á a imposição de prejuízo ao segurado ou beneficiário do valor real estipulado pelo legislador - que, indubitavelmente, há de ser preservado da inflação - e, ao mesmo tempo, a promoção de enriquecimento sem causa da seguradora. (fl. 106) Em suas razões, a parte recorrente alegou violação aos arts. 3º e 5º, § 1º, da Lei 6.194/74, com redação dada pela Lei 11.482/07, sob o argumento de que a indenização do seguro DPVAT teria sido prevista na legislação em valor fixo, não indexado a nenhum fator de correção monetária. Aduz, com base em julgados desta Corte Superior, que a correção monetária seria devida somente após sinistro. Tendo em vista a multiplicidade de recursos que ascendem a esta Corte com fundamento em idêntica controvérsia, afeto à SEGUNDA SEÇÃO o julgamento do presente recurso, para, nos termos do art. 543-C do Código de Processo Civil, uniformizar do entendimento desta Corte sobre "a atualização monetária das indenizações previstas no art. 3º da Lei 6.194/74, com redação dada pela Medida Provisória n. 340/2006, convertida na Lei 11.482/07". Faculta-se às seguintes entidades a oportunidade de se manifestarem nos presentes autos, no prazo de quinze dias: - Defensoria Pública da União; - Superintendência de Seguros Privados. Oficie-se aos Presidentes dos Tribunais de Justiça, com cópia do acórdão recorrido e da petição de interposição do recurso especial, comunicando a instauração deste procedimento especial e determinando a suspensão do processamento dos recursos especiais que versem sobre a questão acima elencada. Informem-se os demais Ministros sobre a presente afetação. Aguarde-se pelo prazo de 15 (quinze) dias a manifestação de demais órgãos ou entidades com interesse na controvérsia, nos termos do art. 3º, inciso I, da Resolução STJ nº 8/2008. Recebidas as manifestações ou decorrido in albis o prazo acima estipulado, abra-se vista ao Ministério Público Federal, pelo prazo de 15 (quinze) dias (cf. art. 543, § 5º, do CPC). Intimem-se. Cumpra-se. Brasília (DF), 28 de outubro de 2014. MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO Relator
(BRASIL, STJ. REsp: 1483620 SC 2014/0245497-6, Relator: Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, Data de Publicação: DJ 31/10/2014)

Diante desses acontecimentos e alegando um alto custo proveniente da regulação e da fiscalização por parte dos órgãos públicos, tais como a SUSEP, Ministério Público, Ministério da Economia, entre outros, para coibir fraudes e diminuir as demandas ligadas ao judiciário por conta dos inúmeros processos contra a Seguradora Líder e o consórcio de seguradoras que administram o Seguro DPVAT, no dia 11 de novembro de 2019 o presidente da República, Jair Bolsonaro, através da Medida Provisória nº 904, decretou o fim da cobrança do referido seguro e, automaticamente o fim do pagamento das indenizações às vítimas de acidentes de trânsito.

Entretanto, a MPV publicada pelo chefe do executivo do Brasil não se sustentou por muito tempo. Antes mesmo de vencer o tempo inicial previsto, que totaliza de 120 dias para que o Congresso aprovasse de forma definitiva, convertendo-a em lei, já que, decorrido esse prazo e não havendo prorrogação por mais 60 dias, a MPV perderia automaticamente sua validade e as manifestações contrárias se espalharam país afora. Com a impopularidade da MPV, o partido político Rede Sustentabilidade impetrou uma Ação Direta de Inconstitucionalidade junto ao Supremo Tribunal Federal.

A alegação de inconstitucionalidade da MPV nº 904 por parte de seu impetrante é fundamentada no artigo 192 da nossa atual Constituição Federal. O texto afirma que mudanças inerentes ao sistema financeiro nacional devem ser efetivadas através de lei complementar e não através de Medidas Provisórias, como foi o caso da MPV que visava extinguir o Seguro Dpvat.

Art. 192. O sistema financeiro nacional, estruturado de forma a promover o desenvolvimento equilibrado do País e a servir aos interesses da coletividade, em todas as partes que o compõem, abrangendo as cooperativas de crédito, será regulado por leis complementares que disporão, inclusive, sobre a participação do capital estrangeiro nas instituições que o integram (BRASIL, 1998).

Diante dos fatos e da falta de comprovação por parte do presidente do executivo brasileiro e dos advogados da União, de que entre outras alegações, haveria um alto custo na regulação do Seguro Dpvat, os Ministros do STF, por maioria de votos, 6 a 3, acataram o pedido interposto pela Rede Sustentabilidade através da ADI nº 6.262 e suspenderam a MPV. Como a mesma não chegou a ser votada pela comissão mista de deputados e senadores, no dia 20 de abril de 2020 ela automaticamente perdeu sua eficácia.

Ementa: CONSTITUCIONAL. MEDIDA CAUTELAR NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. MPV 904, DE 2019. 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. MATÉRIA RESERVADA A LEI COMPLEMENTAR. VEDAÇÃO CONSTITUCIONAL. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. EXCEPCIONAL URGÊNCIA. DEFERIMENTO DA MEDIDA CAUTELAR. 1. É vedada a edição de medida provisória que disponha sobre matéria sob reserva de lei complementar. 2. A regulação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres e do Seguro

Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga exige, nos termos do art. 192 da Constituição Federal, lei complementar. 3. Medida cautelar deferida, nos termos do art. 10, § 3º, da Lei 9.868, para suspender os efeitos da Medida Provisória 904, de 11 de novembro de 2019.

(BRASIL, STF. ADI 6262 MC, Relator(a): EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 20/12/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-095 DIVULG 20-04-2020 PUBLIC 22-04-2020)

Com toda essa insegurança, e o desgaste de imagem que já havia contra si e conseqüentemente contra as suas consorciadas desde a operação “Tempo de Despertar”, a Seguradora Líder e suas associadas em assembleia realizada no dia 24 de novembro de 2020, resolveram pela dissolução do consórcio que geria o Seguro DPVAT desde o ano de 2004.

3.4 O fim do consórcio de seguradoras administrados pela seguradora Líder e a transferência do DPVAT para a Caixa Econômica Federal

O atual Governo Federal, com o discurso de combater as fraudes no Seguro DPVAT, ao invés de instaurar uma auditoria para investigar os desvios de verbas e corrigir os problemas relacionados, acabou causando uma pressão que, de certa forma, influenciou diretamente na saída da Seguradora Líder da regulação do Seguro Dpvat.

Com a saída da Seguradora Líder e depois de muitas incertezas e especulações sobre quem iria gerir o Seguro Dpvat, a SUSEP delegou para a Caixa Econômica Federal o gerenciamento e a regulação do referido seguro até que haja uma solução definitiva.

O problema é que internamente, a Caixa, depois de já ter passado alguns meses ainda não se adaptou à regulação da documentação do seguro DPVAT, nem ao atendimento às vítimas de acidente ou aos beneficiários das indenizações.

Vale dizer que a Caixa só foi instituída oficialmente para regular e administrar o Seguro DPVAT no dia 15 de janeiro de 2021. O impasse é que ao invés dessa responsabilidade ter sido passada para a Caixa Seguradora, a regulação foi direcionada para o banco Caixa. Esse fato está gerando muita

polêmica e dúvidas em relação de quem é a competência para fiscalizar os procedimentos relacionados ao andamento e regimento do seguro.

O BACEN (Banco Central) se exime de responsabilidade, haja vista que o produto em questão é o seguro e não o banco. Já a SUSEP e a FENASEG - Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização também se eximem de responsabilidade, pois, embora se tratando de um seguro, não está lidando com uma Seguradora a qual poderia ser multada e, estes não podem multar a instituição bancária CAIXA, ou seja, oficialmente as vítimas não tem para quem reclamar.

Com isso, nessa oscilação de determinação responsabilidade, muito em breve o judiciário estará ainda mais abarrotado de processos judiciais com pedido de antecipação de tutela por descumprimento de pagamento de direito líquido pela Caixa Econômica Federal.

Somente em meados de fevereiro do corrente ano, o tal aplicativo DPVAT CAIXA, tão prometido, foi lançado. Daí surgiu mais um problema, o referido aplicativo não funciona como deveria, é instável e quase nunca é possível acessá-lo.

As reclamações são das mais diversas e são publicadas aos montes pela internet afora. Um dos locais escolhidos pelas vítimas ou pelos beneficiários do Seguro DPVAT para registrarem suas indignações, é no site Reclame AQUI, que é um site de reclamações relacionadas a atendimento, compra, venda de produtos e serviços em geral. Em sequência, segue na íntegra uma das muitas reclamações registradas no referido site por uma pessoa beneficiária do Seguro Dpvat:

MEU PAI FALECEU EM JANEIRO DESSE ANO E PASSADO ALGUNS DIAS PROCUREI A CAIXA PARA PODER DAR ENTRADA NO SEGURO, ENFRETEI LONGAS FILAS E POR FIM ME FALARAM QUE TERIA QUE DAR ENTRADA PELO APP CAIXA DPVAT, VOLTEI TENDEI BAIXAR O APP PORÉM DAVA ERROS, NÃO SEI SE É O MEU APARELHO OU ALGUM PROBLEMA MESMO, DEPOIS DE ALGUNS DIAS FIZ PELO CELULAR DO MEU TIO, TIVE QUE INSTALAR O CAIXA TEM TAMBÉM, QUE SERIA PRA RECEBER A INDENIZAÇÃO, E ENFRETEI NOVAMENTE VÁRIOS PROBLEMAS, DESDE TRAVAR, DAVA VÁRIOS ERROS, MAIOR BUROCRACIA, SÓ ACHO QUE SERIA MUITO MAIS FÁCIL SE A GENTE PUDESSE INDICAR UMA CONTA DO PRÓPRIO BENEFICIÁRIO E PRONTO... PORÉM MAIS UMA BUROCRACIA PARA TODOS. AI TIVE QUE NOVAMENTE PROCURAR A CAIXA PARA RESOLVER O PROBLEMA DO CAIXA TEM... ENFIM CONSEGUIR COM MUITO CUSTO ENVIAR A DOCUMENTAÇÃO QUE

ME SOLICITARAM... QUANDO IA COMPLETAR 30 DIAS CHEGOU UMA MENSAGEM DIZENDO QUE FALTAVA PAPÉIS... INCLUSIVE ESSES PAPÉIS EU JÁ TINHA ENVIADO E PEDIRAM NOVAMENTE... FICO IMAGINANDO SE FOSSE UMA PESSOA LEIGA OU UM IDOSO PRÁ MEXER NESSES APLICATIVOS SENDO QUE ATÉ MESMO NÓS QUE ESTAMOS UM POUCO MAIS ACOSTUMADOS PASSAMOS POR VÁRIOS OBSTÁCULOS. JÁ TÁ INDO PRA MAIS DE 40 DIAS E ESTÁ SIMPLEMENTE EM ANÁLISE, MINHA FAMÍLIA E EU TIVEMOS VÁRIOS GASTOS INCLUSIVE COM O PRÓPRIO FUNERAL DE MEU PAI, COISA QUE O VALOR DESSE SEGURO MAL DÁ PRA PAGAR E AGORA ESPERAMOS A RESPOSTA DESSA ANÁLISE DEPOIS DE TER PASSADOS POR TODA ESSA BUROCRACIA, SEM CONTAR QUE PARA CONSULTAR É SOMENTE PELO APP QUE DEU ENTRADA, AI TENHO QUE FICAR PEDINDO PRO MEU TIO CONSULTAR, SENDO QUE SERIA TÃO FÁCIL TER UM SITE PRA FAZER ESSE TIPO DE CONSULTA DE QUALQUER COMPUTADOR OU CELULAR.

Como se pode notar, o aplicativo disponibilizado pela CAIXA é muito confuso e instável, às vezes não abre, outras vezes abre, mas o indivíduo não consegue fazer o login, nem consegue salvar as informações inseridas.

Essa insatisfação das pessoas beneficiárias do Seguro DPVAT, relacionadas à ausência de informações e outras vezes pela própria burocracia imposta pelos administradores do seguro vão contra o que está disposto na Lei 6.194, quando diz que a indenização será devida após a comprovação do acidente e das sequelas sofridas pela vítima, conforme descrito no artigo 5º da referida norma:

Art. 5º O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa, haja ou não resseguro, abolida qualquer franquia de responsabilidade do segurado (BRASIL, 1974).

Diante de tantas dificuldades, muitas vítimas e beneficiários das indenizações e também do reembolso das despesas médicas optam por buscar ajuda de pessoas ou escritórios especializados no assunto, e os nomeiam como seus procuradores, para que os mesmos consigam solucionar os problemas.

Vale ressaltar que a possibilidade de nomear procurador, inicialmente não era aceita pela Caixa Econômica Federal, isso só foi possível depois de muita pressão popular, uma vez que a maioria das vítimas de acidente de trânsito, impossibilitadas, não conseguem providenciar os muitos documentos exigidos

para a análise do pedido de indenização, tampouco conseguiriam se deslocarem até uma agência da Caixa pra tentar dar entrada no pedido de indenização.

A Caixa, ao contrário da Seguradora Líder, ainda não consegue oferecer atendimento ou um suporte mínimo para que as pessoas possam acompanhar o andamento de seus pedidos de indenização. A Seguradora Líder foi criada justamente para administrar o DPVAT e dar celeridade no atendimento e nas demandas de processos administrativos e judiciais das vítimas de acidente de trânsito na busca de seus direitos.

A referida seguradora foi instituída no ano de 2008 e durante os 12 anos em que esteve à frente da administração do consórcio de seguradoras que geriam o Seguro DPVAT, aperfeiçoou o seu atendimento e, apesar das inúmeras acusações de fraudes ao longo dos anos, no quesito informação, prestava um bom serviço e oferecia um ótimo suporte, disponibilizando vários canais de atendimento para que as vítimas ou os seus beneficiários pudessem acompanhar o pedido de indenização e o reembolso das despesas médicas pagas pelo Seguro DPVAT.

Se internamente a Seguradora Líder foi falha, caberia então ao executivo federal instaurar uma auditoria para averiguar e corrigir essas falhas, já que, no que se refere ao seu trabalho externo de análise dos processos e suporte às vítimas, o atendimento era considerado bom.

Diante disso, fica evidente que a Caixa precisa tomar muitas providências para que seja possível oferecer uma mínima condição de continuar à frente da administração do Seguro DPVAT. Uma das primeiras medidas que devem ser tomadas é em relação à contratação de clínicas e médicos especializados na avaliação das sequelas herdadas pelas vítimas nos casos de invalidez permanente. Isso porque a grande maioria dos municípios brasileiros não dispõe de uma unidade do IML, onde poderia ser realizado um laudo para o aferimento dessas sequelas.

Outro problema que já pode ser percebido ligado à gestão do DPVAT pela Caixa Econômica Federal tem relação com a forma do pagamento da indenização e do reembolso das despesas médicas que, até o momento, esse pagamento está

sendo feito através de uma conta digital aberta pela própria Caixa, atrelada ao problemático aplicativo CAIXA Tem.

Essa conta digital “obrigatoriamente” aberta pela Caixa, apesar de não haver ônus, é considerada uma venda casada. Nesse sentido, o Código de Defesa do Consumidor é muito claro quanto à proibição desse tipo serviço:

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

I - condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço, bem como, sem justa causa, a limites quantitativos (BRASIL, 1990).

Ainda sobre o assunto, Lúcio Chama, presidente do CDVT - Centro de Defesa das Vítimas de Trânsito, em entrevista ao site portal do trânsito relata que:

O recebimento da indenização está sendo condicionado à abertura de contas bancárias da Caixa Econômica, via Caixa Tem, o mesmo aplicativo que é usado para o recebimento do auxílio emergencial, o que possibilitará a ocorrência de fraudes.

O fato é que, até o presente momento, o que se tem visto é um grande número de reclamações em relação aos serviços prestados pela Caixa, seja pela ineficiência do aplicativo DPVAT CAIXA ou pelos funcionários no atendimento presencial nas agências, que nesse caso, vale dizer até por uma questão de justiça, a responsabilidade parece não ser deles, já que estes não receberam nenhum tipo de treinamento ou de orientação para atender as vítimas ou os beneficiários das indenizações.

O presidente do CDVT, ainda na entrevista concedida ao site portal do trânsito comenta sobre essas reclamações e também ao não cumprimento do prazo de trinta dias estabelecido em lei para a análise do pedido de indenização:

[...] recebemos reclamações diariamente, de diversas naturezas, como como o indeferimento de processos de indenização por óbito ou invalidez permanente sem motivação, a demora na análise dos processos ultrapassando mais de 30 (trinta) dias – ferindo assim o artigo 5º, § 1º da Lei Federal 6.194/1974 , a falta de alinhamento da Caixa Econômica Federal no recebimento dos processos, a não criação de Manuais Normativos orientando os funcionários da Caixa sobre a obrigação de atender os pedidos de indenização das vítimas. Com relação a obrigação de atender os pedidos de indenização das vítimas, eu estive presencialmente em uma Agência e não fui atendido, me orientaram a somente dar entrada via APP do DPVAT Caixa.

Observa-se que, por se tratar de um seguro, a regulação do Seguro DPVAT deveria estar sendo gerida por uma seguradora ou por um grupo de seguradoras nos moldes da administração da antiga gestora, qual seja a Seguradora Líder e suas consorciadas, sem escândalos relacionados às fraudes.

Um outro modelo, proposto pelo então Deputado goiano Lucas Vergilio, do Solidariedade, por meio do Projeto de Lei 8.338/2017 seria o da livre concorrência. O Projeto recebeu a denominação de SOAT - Seguro Obrigatório de Acidentes de Trânsito e, um de seus principais objetivos é acabar com o monopólio da Seguradora Líder e implementar o livre comércio, no qual qualquer seguradora poderia vender o seguro obrigatório e, conseqüentemente, essa mesma seguradora seria a responsável pelo pagamento de possíveis indenizações às vítimas de acidente de trânsito, nos moldes de como são comercializados os seguros de vida e de bens atualmente.

Art. 4º A contratação do SOAT dar-se-á por meio de bilhete, em regime de livre concorrência, mediante escolha dos proprietários de veículos automotores dentre as sociedades seguradoras autorizadas a operar nesse segmento, obedecidas as diretrizes e regras estabelecidas nesta Lei e em atos expedidos pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) (BRASIL, 2017).

Outro benefício que seria automaticamente inserido com a implementação da livre concorrência na comercialização do SOAT seria a possibilidade de mudança de seguradora ao final do licenciamento obrigatório, feito anualmente pelos proprietários de veículos.

A livre concorrência traria mais ofertas e conseqüentemente o valor das indenizações pagas às vítimas de acidente de trânsito, em casos de invalidez permanente, poderiam ser pactuadas individualmente por cada proprietário no ato do pagamento do seguro, conforme disposto no artigo 6º do PL: “O valor do prêmio do SOAT será livremente pactuado pelas partes, observadas as diretrizes estabelecidas pelo CNSP - Conselho Nacional de Seguros Privados e a relevância social do referido seguro”.

Caso venha a ser votado e seja aprovado, o Projeto de Lei trará uma atualização não só no que se refere ao valor das indenizações, mas também no sentido de gestão. Atualmente o SOAT está aguardando a formação da comissão

temporária pela mesa do plenário para que em seguida seja analisado pela comissão especial que irá proferir ou não, parecer favorável ao projeto de lei.

Em relação ao banco Caixa como regulador do DPVAT, é possível dizer que continuará tumultuado pois falta experiência e não há suporte adequado para prestar atendimento à toda demanda. Outrossim, pelas evidências, até o presente momento não há demonstração de competência para regular os inúmeros processos que surgem todos os dias em decorrência dos acidentes de trânsito que acontecem diariamente em todo país.

Por enquanto, muitas nuvens pairam sobre o assunto, não sendo possível prever o que virá pela frente em relação ao seguro obrigatório de veículos, se continuará vigente nos moldes atuais, como Seguro DPVAT ou se chamará SOAT e trará uma nova forma de operação, ou quiçá, deixará de existir. Enfim, o assunto não se finda por aqui e provavelmente será abordado em outros trabalhos em um futuro próximo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A responsabilidade civil surge quando há a violação de um direito juridicamente garantido. Diante disso, entende-se que as consequências atreladas à ela estão diretamente ligadas ao comportamento das pessoas e, ao passo que este vai se modificando no decorrer do tempo, as regras e as formas como elas são empregadas também devem ser interpretadas e aplicadas de acordo com a evolução da sociedade e de seus costumes.

As causas e os danos que surgem em decorrência da violação de um direito, a grosso modo, podem ser facilmente identificados, entretanto, é na mensuração destes que se torna mais complicado de se chegar a um denominador comum.

Nesse sentido, o presente trabalho consiste em manter atualizado o conhecimento sobre a responsabilidade civil. Para isso, buscou-se analisar, dentro do campo de estudo onde ele está inserido, qual seja, a responsabilidade civil em âmbito geral, expondo de forma técnica e contemporânea, um correto e pertinente esclarecimento a seu respeito.

Em relação à responsabilidade civil no trânsito, com base nas citações de decisões judiciais relacionadas ao tema, e nos demais conteúdos que foram apresentados no decorrer do presente trabalho, podemos concluir que, no tocante à definição de valores pecuniários a título de reparação, de indenização, lucros cessantes ou outras obrigações inerentes à responsabilidade de quem causa um dano permanente a alguém que não é possível haver uma uniformização, pois estas devem ser averiguadas caso a caso, levando-se em conta as circunstâncias em que ocorreu o fato e outros aspectos relacionados, mas principalmente, deve-se levar em conta a gravidade dos danos físicos e mentais herdados por cada vítima.

Por fim, na última parte deste trabalho foram abordadas as mudanças ocorridas na administração do Seguro DPVAT a partir de 01 de janeiro de 2021, após a dissolução do consórcio de seguradoras, que até então era gerido pela Seguradora Líder.

Ante o exposto, é evidente que a transferência de gestão para a Caixa Econômica Federal trouxe ainda mais dificuldades para as vítimas e para os beneficiários das indenizações, pois, devido a falta de estrutura física adequada para os primeiros atendimentos, pela falta de capacitação de pessoal e de suporte técnico para o gerenciamento, análise, e pagamento das indenizações do referido seguro, a SUSEP, de forma direta, ao transmitir para a Caixa a responsabilidade de gerir o Seguro Dpvat, tornou-o ainda mais inacessível, principalmente para as pessoas menos instruídas.

REFERÊNCIAS

BRASIL, **Decreto-lei nº 73 de 21 de novembro de 1966**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-73-21-novembro-1966-374590-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL, **Lei 3.071 de 01 de janeiro de 1.916**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1910-1919/lei-3071-1-janeiro-1916-397989-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 25 jun. 2021.

BRASIL, **Lei 6.194 de 19 de dezembro de 1.974**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-6194-19-dezembro-1974-357477-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 13 jul. 2021.

BRASIL, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 07 jun. 2021.

BRASIL, Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 11 mai. 2021.

BRASIL, **Projeto de Lei nº 8.338 de 22 de agosto de 2017**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2148673>. Acesso em: 21 jul. 2021.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. Grupo GEN, 2020. [Minha Biblioteca].

GOIÁS.Tribunal de Justiça. Apelação Cível 5180353-42.2019.8.09.0006. Disponível em: <https://www.tjgo.jus.br/jurisprudencia/juris.php?acao=query&tipo=P&posicao=#>. Acesso em: 02 jun. 2021.

GONÇALVES, Carlos R. Responsabilidade Civil. Editora Saraiva, 2019. [Minha Biblioteca].

FILHO, Manoel Lima Soares. **A atuação do Ministério Público como órgão interveniente nos processos judiciais cíveis referentes ao Seguro DPVAT**. Revista Acadêmica Escola Superior do Ministério Público do Ceará. Disponível em: <http://www.mpce.mp.br/wp-content/uploads/2021/02/ARTIGO-5.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2021.

LÍDER, Seguradora. **Sobre o Seguro DPVAT**. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Seguro-DPVAT/Sobre-o-Seguro-DPVAT>. Acesso em: 08 jul. 2021.

LÍDER, Seguradora. **Uma viagem pela história dos seguros.** Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/Blog/Paginas/Postagem.aspx?IdPostagem=2781>. Acesso em: 22 jun. 2021.

MACHADO, Pauline. **Denúncia: vítimas de trânsito não estão recebendo indenizações do DPVAT.** Portal do Trânsito e mobilidade. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/denuncia-vitimas-de-transito-nao-estao-recebendo-indenizacoes-do-dpvat/>. Acesso em: 18 jun. 2021.

MERGULHÃO, Maria Fernanda Dias. **Indenização Integral na Responsabilidade Civil.** Grupo GEN, 2015. [Minha Biblioteca].

RECLAME AQUI. Disponível em: https://www.reclameaqui.com.br/caixa-economica-federal/dpvat-caixa_NHwSqUR6VGgAcS5g/. Acesso em: 15 jun. 2021.

RIZZARDO, Arnaldo. **Acidentes de Trânsito - Responsabilidade e Reparação.** Grupo GEN, 2020. [Minha Biblioteca].

ROSENVALD, Nelson. **As funções da responsabilidade civil - DIG.** Editora Saraiva, 2016. [Minha Biblioteca].

STF, Portal. **STF suspende eficácia de MP que extingue DPVAT.** Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=433403&ori=1>. Acesso em: 20 jul. 2021.

STJ, Jurisprudência do STJ. **(REsp 1734536/RS, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 06/08/2019, DJe 24/09/2019).** Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp>. Acesso em: 23 set. 2021.

SUSEP. **HISTÓRIA DO SEGURO.** Disponível em: <http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/historia-do-seguro>. Acesso em: 25 jun. 2021.

TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade Civil.** Grupo GEN, 2020. [Minha Biblioteca]