

QUEM É MAIOR ZELA PELO MENOR

Responsabilidade civil no trânsito e a conversão que ninguém viu

Luccas Tolesani Pereira – Advogado especialista em Processo Civil pela Escola Paulista da Magistratura, com atuação em Responsabilidade Civil.

Contato profissional: advluccaspereira@gmail.com

Site: www.luccaspereira.com.br

LinkedIn: www.linkedin.com/in/luccastolesani

Resumo: O artigo trata da responsabilidade civil nos acidentes de trânsito entre veículos de grande porte e veículos menores, sobretudo motocicletas, a partir de situações comuns da vida urbana: a conversão sem sinalização, o ponto cego, a ultrapassagem perto de interseções. Expõe os deveres previstos no Código de Trânsito Brasileiro, a responsabilidade da empresa pelos atos de seu condutor, a prova do fato, as verbas indenizatórias devidas em caso de morte, o papel do seguro de responsabilidade civil e a independência entre as esferas penal e cível. Ao final, propõe um roteiro prático para condutores, empresas, famílias e advocacia.

Palavras-chave: responsabilidade civil; acidente de trânsito; veículo de grande porte; motocicleta; dano moral; pensão; seguro de responsabilidade civil.

Abstract: This article discusses civil liability in traffic accidents involving large vehicles and smaller ones, especially motorcycles. It reviews the duties set by the Brazilian Traffic Code, employer and operator liability, evidence, compensation in cases of death, liability insurance and the independence between criminal and civil proceedings, and ends with practical guidance for drivers, companies, families and lawyers.

Keywords: civil liability; traffic accident; large vehicle; motorcycle; damages; liability insurance.

1. Introdução

Em qualquer cidade brasileira, a cena se repete todos os dias. Um ônibus, um caminhão ou uma van avança por uma rua, desacelera (ou não) e vira para entrar numa transversal. Quase sempre nada acontece. Quando algo acontece, o direito é chamado a responder a três perguntas fáceis de formular e difíceis de provar: quem responde, por quanto e com base em quê.

A experiência dos tribunais mostra que esses acidentes seguem poucos roteiros. A conversão feita sem sinal, a moto que desaparece do retrovisor, a ultrapassagem iniciada perto de uma esquina, a primeira versão do fato registrada no boletim de ocorrência. Conhecer esses roteiros ajuda quem conduz, quem administra uma frota, quem perdeu alguém e quem advoga, porque as regras que resolvem a questão são conhecidas, e o que decide o resultado, na maioria das vezes, é a prova.

Este texto organiza o tema em torno das situações da vida comum e das soluções que o ordenamento oferece. Reúne os deveres de conduta, os fundamentos da responsabilidade, a prova, as verbas devidas e o seguro, e termina com orientações práticas.

O objetivo deste artigo não é esgotar o assunto, mas tão somente, trazer uma visão pessoal em adição ao tema.

2. Um trânsito compartilhado, com deveres desiguais

O Código de Trânsito Brasileiro parte de uma ideia simples: o trânsito é seguro quando cada um cuida de todos. O condutor deve ter domínio de seu veículo e dirigir com atenção e cuidados indispensáveis à segurança (art. 28). Essa regra geral recebe um reforço no art. 29, §2º, que estabelece uma escala de responsabilidade: respeitadas as normas de circulação, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Atenção, o porte do veículo não determina, por si só, a responsabilidade civil. Ele intensifica o dever objetivo de cautela e deve ser considerado na reconstrução da dinâmica do acidente.

A razão da escala é prática. Quanto maior o veículo, maior a energia envolvida numa colisão, menor a visibilidade lateral e traseira e maior o tempo necessário para frear e manobrar. Quem escolhe, ou é contratado para conduzir, um veículo de grande porte assume, por isso, um dever de cuidado mais intenso. Esse dever não elimina o dever de quem conduz o veículo menor, mas altera o ponto de partida da análise: diante de uma colisão entre desiguais, a pergunta é o que o maior poderia e deveria ter feito para evitar o dano.

Escala de cuidado prevista no art. 29, §2º, do CTB



Figura 1. Escala de cuidado entre usuários da via. Ilustração.

3. Três situações que se repetem

3.1 A conversão

Converter é a manobra em que o veículo atravessa a trajetória de quem vem por trás e pelos lados. O CTB exige que o condutor, antes de qualquer deslocamento lateral, indique seu propósito de forma clara e com antecedência, pela luz indicadora de direção ou por gesto (art. 35), e que se certifique de que pode executar a manobra sem perigo para os demais usuários da via, considerando posição, direção e velocidade (art. 34). Na conversão à esquerda, ainda deve aproximar-se o máximo possível do eixo da via e ceder passagem a quem tem preferência (art. 38).

Na prática, a falha mais comum não é a ausência de conhecimento da regra, mas a conjunção de três fatores: sinal tardio ou inexistente, velocidade incompatível com a manobra e checagem insuficiente dos espelhos. A prova dessa conjunção costuma estar nos dados do tacógrafo, na telemetria e nos vestígios deixados na via.

3.2 O ponto cego

Todo veículo grande tem zonas que o espelho não mostra, e à noite essas zonas aumentam. A resposta jurídica a esse fato é direta: quem conduz o veículo conhece suas limitações e responde por elas. O argumento "não vi" é compreensível como descrição, mas não afasta a culpa quando a manobra foi feita sem a cautela que a limitação exigia, até mesmo porque "ponto cego" é uma circunstância física, não é uma causa jurídica de exoneração. Daí a relevância de

câmeras laterais, sensores e treinamento, que são medidas de segurança e, ao mesmo tempo, de prevenção de litígios.

3.3 A ultrapassagem perto da esquina

A regra geral é que a ultrapassagem seja feita pela esquerda, observadas a sinalização e as demais normas, salvo quando o veículo ultrapassado sinaliza que vai entrar à esquerda (art. 29, IX). Antes de ultrapassar, o condutor deve certificar-se de que ninguém atrás começou a mesma manobra, dar preferência aos pedestres, ciclistas e de que a faixa a ser tomada está livre (art. 29, X).

E há um ponto de atenção: nas interseções e em suas proximidades, o condutor não pode efetuar ultrapassagem (art. 33), todavia, a infração do motociclista não necessariamente resolve a causalidade do acidente.

Assim, cada situação revela uma conduta distinta. É perfeitamente válido imaginar o cenário em que, a motocicleta iniciou a ultrapassagem de um veículo de maior porte em local permitido, entretanto, sua conclusão encontrava-se na proximidade esta interseção. Por isso a fiel análise dos fatos se torna imprescindível.

Esse conjunto de normas mostra que a responsabilidade pode se distribuir. O condutor do veículo maior tem de sinalizar e olhar. O condutor do veículo menor não deve iniciar ultrapassagem onde a lei a proíbe nem presumir que o da frente seguirá em linha reta. Quando as duas condutas concorrem, o Código Civil manda considerar a gravidade da culpa de cada um na fixação da indenização (art. 945).

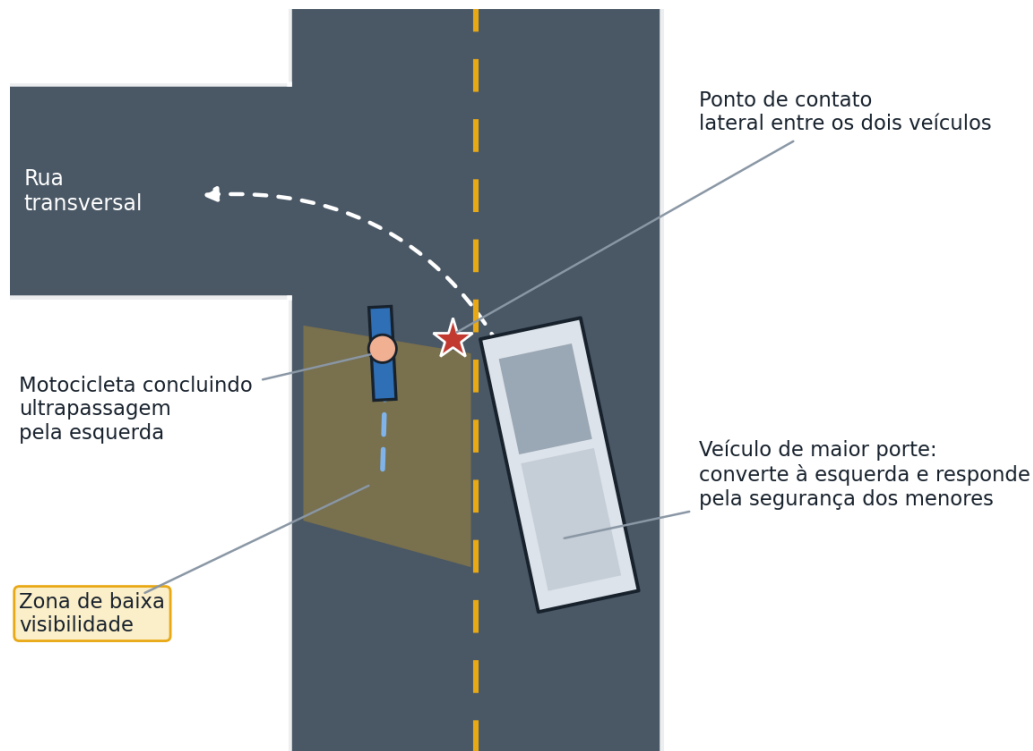


Figura 2. Esquema ilustrativo, sem escala, de conversão à esquerda de veículo de grande porte com motocicleta na lateral. Vista de cima, tráfego pela direita. Ilustração.

4. Quem responde

Em regra, a vítima ou sua família não acionam apenas o condutor. A responsabilização da empresa pode encontrar diferentes fundamentos jurídicos, conforme a natureza da atividade, o vínculo com o condutor e o regime jurídico aplicável.

O primeiro é constitucional. As pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público respondem objetivamente pelos danos que seus agentes causarem a terceiros (CF, art. 37, §6º). O Supremo Tribunal Federal, no Tema 130 da repercussão geral, entendeu que essa responsabilidade abrange também terceiros não usuários do serviço, como quem trafega de moto ao lado de um ônibus.

O segundo é civil. O empregador ou comitente responde pelos atos de seus empregados, serviçais e prepostos no exercício do trabalho ou em razão dele (CC, art. 932, III), independentemente de culpa (CC, art. 933).

O terceiro é a atividade de risco: quem a exerce deve reparar o dano sem que se exija culpa quando a atividade normalmente desenvolvida implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem (CC, art. 927, parágrafo único).

Quando a empresa explora fretamento ou transporte privado e se discute se o serviço é público, esses dois últimos fundamentos sustentam o mesmo resultado.

Mas existe uma atenção, responsabilidade objetiva não é absoluta. Fato, dano e nexo causal precisam ser provados, e a empresa pode afastar o dever de indenizar demonstrando culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior. Se a culpa for apenas concorrente, a indenização é reduzida na proporção da culpa de cada um.

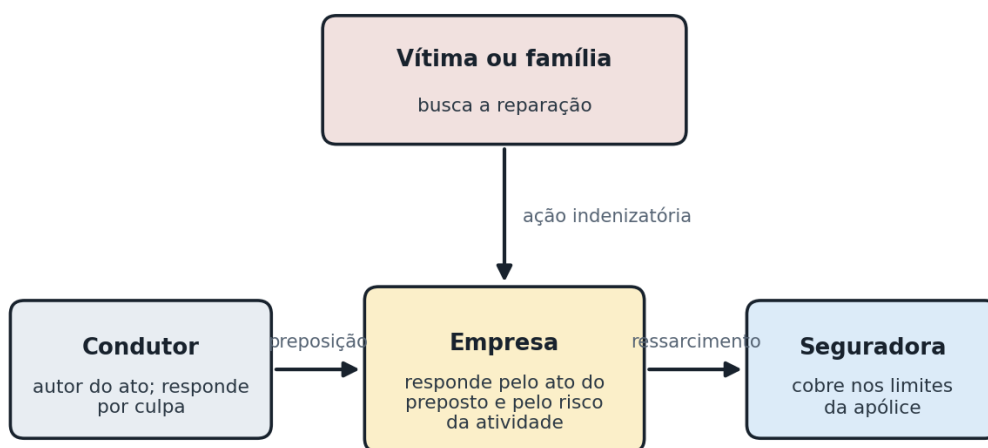


Figura 3. Cadeia de responsabilidade: da conduta do motorista à cobertura do seguro. Ilustração.

5. A prova: da primeira versão ao laudo

Quem alega fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor tem o ônus de prová-lo (CPC, art. 373, II). Nos acidentes de trânsito, isso significa que a empresa que sustenta culpa exclusiva da vítima precisa demonstrá-la, e não apenas narrá-la.

A prova se constrói em camadas. A primeira é o boletim de ocorrência, que registra a versão de quem o presta. É útil como ponto de partida, mas não vincula o juízo e pode ser desmentido, pois, não necessariamente representa reconstrução técnica da dinâmica do acidente. A segunda é a prova técnica: laudo pericial do local, fotografias, pontos de impacto nos veículos, marcas de frenagem e de arrasto, dados do tacógrafo e da telemetria, imagens de câmeras, entre outros. A terceira é a prova oral, em que a testemunha presencial e isenta, em especial a que dirigia no mesmo fluxo, costuma ter peso decisivo. Por fim, exames como o toxicológico ajudam a afastar ou confirmar hipóteses de imprudência.

Uma observação merece destaque, por contrariar uma intuição comum. O arquivamento do inquérito policial não encerra a discussão civil. As esferas são independentes (CC, art. 935), e a decisão que arquiva o inquérito não faz coisa julgada que impeça a ação de reparação (CPP, art. 67, I). O juízo cível aprecia as provas por si e pode formar convicção diversa.

6. O que se indeniza quando há morte

O Código Civil estabelece parcelas reparatórias expressamente previstas para a hipótese de homicídio, sem excluir outras consequências indenizáveis conforme o caso concreto, tais como (mas não somente): despesas com tratamento, funeral e luto da família e prestação de alimentos a quem o morto os devia, considerada a duração provável de sua vida (art. 948), ou, no caso de filho menor, aquilo poderia trazer (levando em conta a vida média do ser humano). Na prática, o pedido se organiza em quatro frentes.

Dano moral. A jurisprudência reconhece, em hipóteses de morte de familiar próximo, a ocorrência do dano moral *in re ipsa*, dispensando-se, em regra, a demonstração específica do sofrimento experimentado. Vale considerar que a extensão do círculo de legitimados depende da relação familiar e das circunstâncias do caso.

O valor é arbitrado com atenção à gravidade do fato, à repercussão na família e à capacidade econômica do responsável. Sobre ele incidem juros desde o evento danoso, em responsabilidade extracontratual (Súmula 54 do STJ), e correção monetária desde a data do arbitramento (Súmula 362 do STJ).

Pensão aos dependentes. A pensão busca substituir a renda de que a família dependia. Quando a vítima era filho trabalhador de família de menor renda, a orientação reiterada do STJ presume alguma colaboração financeira, ainda que a dependência não seja plenamente comprovada. A Súmula 491 do STF reforça a ideia de que é indenizável a morte de filho menor ainda que não exercesse trabalho remunerado.

Despesas. Funeral, luto, transporte e tratamento anterior ao óbito, mediante comprovação.

Seguro obrigatório e atualização. O valor eventualmente recebido a título de seguro obrigatório é deduzido da indenização judicialmente fixada

(Súmula 246 do STJ) se aplicável, e a legislação recente sobre o seguro obrigatório deve ser conferida para o período do fato. Verificar a existência de eventual direito indenizatório decorrente do regime de seguro obrigatório aplicável à data do acidente, observando-se a legislação vigente e as regras de transição eventualmente incidentes.

7. O seguro de responsabilidade civil e a denúncia da lide

Empresas de transporte costumam contratar seguro de responsabilidade civil para danos a terceiros. A apólice prevê limites, muitas vezes separados para danos materiais e morais, e a seguradora pode ser chamada ao processo pela denúncia da lide (CPC, art. 125, II).

Duas súmulas do STJ ajudam a entender o desenho. Pela Súmula 529, no seguro de responsabilidade civil facultativo o terceiro prejudicado não pode ajuizar ação direta e exclusivamente contra a seguradora do causador do dano. Pela Súmula 537, em ação de reparação por acidente de trânsito, a seguradora denunciada que aceita a denúncia ou contesta o pedido pode ser condenada, direta e solidariamente com o segurado, nos limites da apólice.

O ponto prático é que a indenização pode superar o limite contratado. O que excede é suportado pela empresa, de modo que a definição dos limites é decisão de gestão de risco, e não mera formalidade de contratação.

8. Da situação cotidiana à solução

O quadro abaixo reúne as situações descritas, a regra que as governa e à medida que as previne ou resolve.

Situação do dia a dia	Regra aplicável	Solução prática
Veículo grande converte sem sinalizar	CTB, arts. 34, 35 e 38	Sinalizar cedo, reduzir de fato, conferir os dois lados antes de atravessar. Treinamento específico de conversão para motoristas profissionais.
Moto na lateral, fora do alcance do espelho	CTB, arts. 28 e 29, §2º	Câmeras laterais e sensores de ponto cego em frotas. Para motociclistas, não permanecer na lateral de veículos grandes.
Ultrapassagem perto de esquina	CTB, arts. 29, IX e X, e 33	Não ultrapassar em interseções ou próximo a elas.

Situação do dia a dia	Regra aplicável	Solução prática
Inquérito arquivado	CC, art. 935; CPP, art. 67, I	Avaliar a ação civil com testemunhas e laudos. O arquivamento não encerra a via cível.
Família que dependia da renda do trabalhador	CC, art. 948, II; orientação do STJ sobre pensão	Reunir vínculo de trabalho, renda e composição familiar. Pedir pensão com os marcos de 25 e 65 anos. Se for menor, não precisa comprovar renda. Se for família da baixa renda, a dependência pode ser presumida.
Empresa com seguro de limite baixo	CPC, art. 125, II; Súmulas 529 e 537 do STJ	Revisar limites da apólice periodicamente, comparando com condenações recentes por morte.

9. Orientações práticas

9.1 Para condutores e motociclistas

- Quem conduz veículo de grande porte deve tratar a conversão como a manobra de maior risco do trajeto: sinalizar cedo, reduzir, olhar os dois espelhos e esperar a via livre.
- Quem pilota motocicleta deve evitar a ultrapassagem perto de interseções, não permanecer na lateral de veículos grandes e não confiar que a seta do veículo da frente será acionada.

9.2 Para empresas de transporte

- Manter tacógrafo e telemetria em dia. Funcionam como prova a favor quando a conduta foi correta e como alerta de gestão quando não foi.
- Adotar protocolo pós-acidente que preserve dados e imagens e evitar o registro de versões sem apuração técnica.
- Contratar seguro de responsabilidade civil com limites compatíveis com o risco real, inclusive para dano moral por morte, e revisá-los periodicamente.

9.3 Para famílias que perderam um ente querido

1. Guardar a documentação da ocorrência e, quando possível, pedir cópia do laudo pericial e do exame necroscópico.
2. Identificar testemunhas presenciais, inclusive as que não procuraram a polícia, e anotar seus contatos.

3. Reunir provas do vínculo de trabalho, da renda e da contribuição da vítima para a casa.
4. Não tratar o arquivamento do inquérito como ponto final. O juízo cível aprecia a prova de modo independente.
5. Verificar se há seguro obrigatório a receber, pois o valor é deduzido da indenização.
6. Procurar advogado especialista ou a Defensoria Pública para avaliar a ação e a gratuidade da justiça.
7. Acompanhar a liquidação, fase em que se calculam a pensão e a atualização monetária.

10. Como se quantifica a reparação?

Reconhecida a responsabilidade civil, surge uma segunda questão que nem sempre recebe a mesma atenção: qual é a extensão econômica do dano?

Em acidentes de trânsito com resultado morte, a reparação não se resume à fixação de um valor global de indenização. É necessário identificar, de forma individualizada, quais prejuízos decorrem do evento e qual critério deve ser utilizado para sua quantificação.

O art. 402 do Código Civil estabelece que as perdas e danos abrangem tanto aquilo que efetivamente se perdeu quanto aquilo que razoavelmente se deixou de lucrar. Já o art. 948, nas hipóteses de homicídio, estabelece regime específico de reparação, contemplando, entre outras consequências, as despesas decorrentes do tratamento, funeral e luto da família, bem como a prestação de alimentos às pessoas a quem o falecido os devia, considerando-se a duração provável de sua vida.

Conforme exposto acima, no tocante ao que razoavelmente se deixou de lucrar em caso de óbito, existe a reparação por pensão aos dependentes (familiares próximos que dependiam economicamente da vítima), bem como, aos pais no caso da vítima ser menor de idade.

O parâmetro comumente adotado revela a fixação da pensão em dois terços da remuneração até a data em que a vítima completaria 25 anos, reduzindo-a a um terço até os 65 anos ou até a morte do beneficiário.

Vale destacar que os percentuais de 2/3 e 1/3 mencionados constituem parâmetros jurisprudenciais recorrentes em determinadas hipóteses, e não fórmula automática aplicável indistintamente a todo pensionamento

E cada caso é específico, mas, o que podemos observar é que a reparação material deve ser construída a partir do dano efetivamente demonstrado, da renda comprovada e dos parâmetros jurídicos aplicáveis, evitando tanto a subestimação do prejuízo quanto a transformação da indenização em enriquecimento sem causa

11. Considerações finais

As regras que regem os acidentes entre veículos de portes diferentes são antigas e conhecidas. O veículo maior responde pela segurança do menor, a primeira versão cede à prova técnica, a esfera penal não esgota a civil e a rede de seguro deve ser dimensionada para o dano real.

No acidente de trânsito, a responsabilidade civil não se define pela narrativa mais convincente, mas pela reconstrução juridicamente adequada da conduta, da dinâmica do evento, do nexo causal e do dano.

A melhor solução, porém, vem antes do processo. Sinalizar a conversão, instalar um sensor, evitar a ultrapassagem na esquina e adotar os cuidados indispensáveis custam menos que qualquer indenização e evitam o que nenhuma sentença devolve. Quando o acidente já ocorreu, resta oferecer à família um caminho claro para a reparação, com prova bem produzida e pedidos bem calculados.

Referências

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, art. 37, §6º.
- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10/2002 (Código Civil), arts. 927, parágrafo único, 932, III, 933, 935, 945 e 948.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23/09 de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), arts. 28, 29, 33, 34, 35 e 38.
- BRASIL. Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), arts. 125, II, e 373, II.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), art. 67, I.
- BRASIL. Lei nº 14.905, de 28 de junho de 2024, sobre atualização monetária e juros.
- SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Súmula 491.
- SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Súmulas 54, 246, 362, 529 e 537.
- STJ, REsp n. 1.332.366/MS, relator Ministro Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, julgado em 10/11/2016, DJe de 7/12/2016.
- STJ, AgInt no REsp n. 2.043.637/CE, relator Ministro João Otávio de Noronha, Quarta Turma, julgado em 13/11/2023, DJe de 16/11/2023.