

INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR LATINO-AMERICANO — IESLA

GUSTAVO HENRIQUE ROSENDO

**TRÂNSITO BRASILEIRO: RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL DO
DANO MATERIAL COMO DIREITO FUNDAMENTAL**

BELO HORIZONTE

2025

GUSTAVO HENRIQUE ROSENDO

INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR LATINO-AMERICANO — IESLA

**TRÂNSITO BRASILEIRO: RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL DO
DANO MATERIAL COMO DIREITO FUNDAMENTAL**

Trabalho acadêmico apresentado como requisito para obtenção parcial de nota de aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso do curso de Direito, do Instituto de Educação Superior Latinoamericano (IESLA).

Professor:

_____ / /

*Doutor Raphael Silva Rodrigues
Instituto de Educação Superior Latino-americano*

BELO HORIZONTE

2025

SUMÁRIO

Resumo	4
Introdução	5
2. A Responsabilidade Civil no Trânsito como Garantia de Direitos Fundamentais	7
3. A Aplicação da Responsabilidade Objetiva nas Relações de Trânsito	9
4. A Função Preventiva e Educativa da Responsabilização Civil	11
5. O Direito à Reparação e o Acesso à Justiça pela Vítima de Acidentes de Trânsito	13
6. A Função Social da Indenização e o Papel da Jurisprudência Brasileira	15
Conclusão	17
Referências	18

1. RESUMO

Este trabalho acadêmico analisa a responsabilidade civil por danos materiais ocorridos no trânsito brasileiro, com ênfase na responsabilidade objetiva como instrumento de proteção dos direitos fundamentais, especialmente a dignidade da pessoa humana, o acesso à justiça e a reparação integral dos danos. A pesquisa baseou-se em revisão bibliográfica de autores como Sérgio Cavalieri Filho, Maria Helena Diniz, Pablo Stolze Gagliano, Carlos Roberto Gonçalves, Luiz Antônio Rizzatto Nunes, Nelson Rosenvald, Caio Mário da Silva Pereira e Washington de Barros Monteiro, além da legislação pertinente, incluindo a Constituição Federal de 1988, o Código Civil de 2002 e o Código de Trânsito Brasileiro de 1997, e uma análise de jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, em especial o REsp nº 1.324.580/SP.

Adotou-se uma abordagem qualitativa, com análise documental e interpretação doutrinária, examinando os princípios constitucionais e infraconstitucionais, a evolução da teoria da responsabilidade civil do modelo subjetivo para o objetivo e os efeitos sociais da reparação de danos decorrentes de acidentes de trânsito.

Os resultados indicam que a responsabilidade objetiva garante a reparação das vítimas de forma mais célere e eficiente, dispensando a comprovação de culpa, priorizando a resolução do dano e o nexa causal. A doutrina destaca que a reparação cumpre também função pedagógica e preventiva, promovendo a conscientização sobre segurança viária e desencorajando condutas imprudentes (DINIZ, 2021; ROSENVALD, 2020; CAVALIERI FILHO, 2021).

Conclui-se que a responsabilidade civil no trânsito deve ser compreendida como desdobramento direto dos direitos fundamentais, integrando proteção à vítima, função educativa e prevenção de novos acidentes, contribuindo para a construção de uma cultura de respeito às normas de circulação e valorização da vida não somente no contexto do trânsito.

Palavras-chave: responsabilidade civil; trânsito; responsabilidade objetiva; direitos fundamentais; reparação de danos.

1. INTRODUÇÃO

A responsabilidade civil no trânsito brasileiro não se limita a uma análise meramente patrimonial ou contratual: ela se eleva ao patamar dos direitos fundamentais, sendo expressão concreta da dignidade da pessoa humana, da proteção à vida e da segurança pública; valores consagrados pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (BRASIL, 1988).

Ao considerar a indenização por danos materiais e morais como uma exigência constitucional, o ordenamento jurídico brasileiro reconhece que o dano causado no trânsito transcende a esfera individual e reverbera no tecido social, afetando direitos essenciais que estruturam a própria cidadania.

O artigo 5º, incisos V e X, da Constituição Federal assegura a reparação integral à vítima de ato ilícito e protege a intimidade, a honra e a vida privada. Tais dispositivos não são meras declarações de princípio: são instrumentos de comando jurídico que impõem ao Estado e à sociedade a obrigação de tutelar a vítima, reconhecendo o dano como violação direta de direitos fundamentais (CAVALIERI FILHO, 2021; DINIZ, 2019).

Em um contexto de elevada sinistralidade viária, essa tutela ganha relevância ímpar, pois a omissão na proteção ou na reparação do dano configura falha estrutural do sistema jurídico e afronta ao núcleo da dignidade humana.

O trânsito, como espaço de convívio coletivo e de risco elevado, exige do Estado e do legislador uma regulamentação que não apenas puna o infrator, mas previna a ocorrência de danos. Nesse cenário, a Constituição funciona como parâmetro interpretativo absoluto, impondo que a responsabilização civil não seja mera formalidade processual, mas mecanismo efetivo de proteção de direitos fundamentais, com ênfase na reparação integral e na prevenção de novos ilícitos (GAGLIANO, 2022; ROSENVALD, 2020).

O desafio, contudo, reside na tensão entre a teoria clássica da responsabilidade civil e a urgência constitucional de proteção das vítimas. O Código Civil de 2002, ao manter a primazia da responsabilidade subjetiva nos artigos 186 e 927, frequentemente colide com a necessidade de tutela imediata dos direitos fundamentais no trânsito. O parágrafo único do art. 927, ao prever a responsabilização objetiva em casos de risco, constitui um respiro jurídico, mas depende de harmonização hermenêutica com os princípios constitucionais, sob pena de transformar a proteção em mera ficção normativa (NERY JÚNIOR; NERY, 2020; MONTEIRO, 2020).

Doutrinadores contemporâneos, como Maria Helena Diniz (2019) e Pablo Stolze Gagliano (2022), enfatizam que o dever de indenizar deve ser interpretado à luz da

Constituição, elevando a responsabilidade civil a mecanismo de efetividade dos direitos fundamentais. A reparação não se limita a compensar perdas. Muito antes disso, ela é instrumento de pacificação social, prevenção e educação para o respeito às normas, reafirmando a função social do direito civil e a centralidade da vítima no sistema jurídico.

Diante desse espectro, o presente capítulo pretende explorar a **evolução da responsabilidade civil brasileira sob a lente constitucional**, evidenciando a tensão entre responsabilidade subjetiva e objetiva, o papel da jurisprudência na proteção da dignidade humana e a função preventiva da reparação civil. O objetivo é demonstrar que, no trânsito, a responsabilidade civil não é mero instituto civilista, mas verdadeira extensão do Estado de Direito, exigindo interpretação rigorosa e comprometida com a efetividade dos direitos fundamentais.

1.1 – RESPONSABILIDADE CIVIL E DIREITOS FUNDAMENTAIS

A responsabilidade civil no Brasil encontra-se intrinsecamente conectada aos direitos fundamentais que funcionam como limites e diretrizes para a atuação do Estado e da sociedade. O art. 5º, incisos V e X, consagra a obrigação de indenizar e protege a dignidade da pessoa humana, configurando a reparação como imperativo constitucional, não apenas como instituto de direito privado (BRASIL, 1988; CAVALIERI FILHO, 2021). Ao ocorrer um acidente de trânsito, a vítima não sofre apenas prejuízo material: experimenta violação de direitos estruturantes do seu ser, tais como a integridade física, a segurança e a vida digna, exigindo resposta jurídica imediata e proporcional.

O Código Civil de 2002, embora regulamente a responsabilidade civil, deve ser interpretado sob o prisma constitucional. Os artigos 186 e 927 definem o ato ilícito e a obrigação de reparar o dano, mas é o parágrafo único do art. 927 que aproxima o civilista da Constituição, ao prever a responsabilidade objetiva em atividades de risco, como a condução de veículos automotores (BRASIL, 2002; DINIZ, 2019). Esse dispositivo, quando lido à luz dos princípios constitucionais, revela-se instrumento indispensável para concretizar direitos fundamentais no trânsito.

O trânsito é espaço de risco elevado, e a aplicação da responsabilidade objetiva emerge como resposta constitucional à vulnerabilidade das vítimas. Nunes (2020) e Gonçalves (2021)

ênfatizam que a atividade de dirigir veículos não é neutra; ela também representa uma ameaça concreta à vida e à segurança de terceiros, uma vez que o trânsito pode ser enxergado como um organismo vivo em constante mudança e modificação. Assim, exigir a prova de culpa para fins de indenização seria não apenas formalismo jurídico, mas verdadeiro atentado aos direitos constitucionais da vítima, caracterizando inefetividade normativa e injustiça social.

A doutrina reforça que a responsabilidade civil deve transcender a esfera compensatória. Maria Helena Diniz (2019) e Pablo Stolze Gagliano (2022) argumentam que a reparação deve atuar como instrumento pedagógico e preventivo, educando a coletividade sobre os riscos do trânsito e desestimulando condutas imprudentes. Nesse sentido, o direito civil se converte em extensão funcional da Constituição, protegendo a dignidade humana, promovendo segurança pública e reforçando valores éticos coletivos.

Jurisprudência recente do Superior Tribunal de Justiça confirma essa interpretação constitucionalizada da responsabilidade civil. No REsp nº 1.324.580/SP, o Tribunal reconheceu a aplicabilidade da responsabilidade objetiva em atividades de risco, destacando que a reparação independe da comprovação de culpa quando a atividade representa ameaça à integridade de terceiros (BRASIL, STJ, 2013). Esse posicionamento traduz a função constitucional do direito civil como instrumento de efetividade de os direitos fundamentais.

Em síntese, a responsabilidade civil no trânsito brasileiro, sob a óptica constitucional, não é mero instituto privado regulador de conflitos. Ela é mecanismo de tutela de direitos fundamentais, combinando reparação, prevenção e educação. O Código Civil, o Código de Trânsito Brasileiro e a jurisprudência do STJ convergem para assegurar que a vítima seja protegida, a sociedade educada e a dignidade humana preservada, transformando o direito civil em verdadeiro instrumento de justiça com efeitos de política pública.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRÂNSITO BRASILEIRO: FUNDAMENTOS E APLICAÇÕES

A teoria subjetiva da responsabilidade civil, adotada como regra pelo Código Civil de 2002, exige a demonstração da culpa ou dolo, além do dano e do nexo causal, para que surja a obrigação de indenizar (BRASIL, 2002). Essa construção jurídica, consolidada historicamente, tem como fundamento a ideia de justiça distributiva, segundo a qual apenas

deve responder quem efetivamente deu causa ao prejuízo. Contudo, no âmbito do trânsito brasileiro, marcado por elevados índices de acidentes e pela vulnerabilidade das vítimas, a aplicação rígida desse modelo mostra-se, em muitos casos, insuficiente para garantir a reparação integral e célere dos danos materiais.

A dificuldade probatória é um dos principais obstáculos da teoria subjetiva. Em grande parte dos acidentes de trânsito, a vítima enfrenta sérias limitações para comprovar a conduta culposa ou dolosa do agente causador do dano. Como observa Cavalieri Filho (2021), exigir da vítima a prova da culpa pode representar uma verdadeira “prova diabólica”, diante das circunstâncias complexas que envolvem os sinistros, como a dinâmica do tráfego, a multiplicidade de agentes e a ausência de testemunhas. Essa dificuldade pode comprometer a efetividade do direito fundamental à indenização, previsto no artigo 5º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988).

Outro ponto sensível da teoria subjetiva é sua incompatibilidade com a função social da responsabilidade civil. Para Maria Helena Diniz (2021), a reparação deve ir além da simples recomposição do patrimônio lesado, assumindo caráter preventivo e pedagógico. Contudo, ao exigir a comprovação da culpa, o sistema acaba por retardar ou até inviabilizar a reparação, enfraquecendo sua dimensão educativa e preventiva. Em matéria de trânsito, essa limitação é particularmente grave, pois impede que o ordenamento jurídico cumpra de forma plena seu papel de promover a segurança e a valorização da vida.

A doutrina contemporânea tem defendido a superação parcial da teoria subjetiva em favor da responsabilidade objetiva em determinados contextos. Para Gonçalves (2021), a condução de veículos automotores, por representar atividade de risco, não deve depender da prova de culpa para gerar o dever de indenizar. Da mesma forma, Nunes (2020) sustenta que a responsabilidade objetiva constitui um mecanismo mais justo e eficiente, pois concentra a análise no dano e no nexo causal, eliminando a necessidade de comprovar a subjetividade do agente. Essa evolução encontra respaldo no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil (BRASIL, 2002), que prevê a reparação sem culpa nos casos em que a atividade implique risco para terceiros.

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça confirma essa tendência de flexibilização da teoria subjetiva. No Recurso Especial nº 1.199.715/MG, a Corte reconheceu a responsabilidade objetiva quando a atividade exercida é de risco, bastando a demonstração do dano e do nexo causal (BRASIL, STJ, 2011). Para Monteiro (2020), decisões como essa

demonstram que o sistema de responsabilidade civil não pode se limitar a uma visão tradicional e formalista, devendo adaptar-se às demandas sociais e à necessidade de proteção integral das vítimas de trânsito.

Dessa forma, embora a teoria subjetiva continue sendo a regra no ordenamento jurídico brasileiro, seus limites no contexto do trânsito evidenciam a necessidade de soluções mais adequadas à realidade social. A aplicação da responsabilidade objetiva em atividades de risco, como a condução de veículos, representa um avanço em termos de justiça social e efetividade dos direitos fundamentais. Ao reconhecer tais limites e propor alternativas, o Direito Civil brasileiro se aproxima de sua função primordial: garantir a reparação integral, prevenir novas ocorrências e assegurar a dignidade da pessoa humana.

4. RESPONSABILIDADE OBJETIVA COMO MECANISMO DE EFETIVAÇÃO DE DIREITOS

A responsabilidade objetiva surge no ordenamento jurídico brasileiro como instrumento essencial para a efetivação dos direitos fundamentais, principalmente em atividades de risco elevado, como a condução de veículos automotores. O parágrafo único do artigo 927 do Código Civil estabelece que haverá obrigação de reparar o dano independentemente de culpa quando a atividade, por sua natureza, implicar risco aos direitos de terceiros (BRASIL, 2002). No contexto do trânsito, essa previsão é fundamental para garantir uma reparação mais ágil e eficaz, protegendo as vítimas sem exigir a complexa comprovação de dolo ou culpa.

A teoria do risco constitui o alicerce doutrinário da responsabilidade objetiva. De acordo com essa teoria, a obrigação de reparar decorre do potencial de risco da atividade exercida, e não da culpa do agente. No trânsito, os veículos automotores representam riscos previsíveis, como colisões, atropelamentos e danos materiais. Gonçalves (2021) destaca que a aplicação da responsabilidade objetiva em tais situações assegura a proteção efetiva das vítimas, simplificando o processo de reparação e reforçando a função social do Direito Civil.

A jurisprudência brasileira acompanha essa evolução doutrinária, reconhecendo a legitimidade da responsabilidade objetiva em acidentes de trânsito. O Superior Tribunal de Justiça, no Recurso Especial nº 1.324.580/SP, de relatoria do Ministro Paulo de Tarso Sanseverino, reafirmou que “a responsabilidade objetiva aplica-se às hipóteses em que a atividade desenvolvida pelo agente seja de risco, prescindindo-se da comprovação de culpa” (BRASIL, STJ, 2013). Esse entendimento garante acesso célere à reparação, alinhando-se aos

princípios da dignidade da pessoa humana e da igualdade, fundamentais para a proteção das vítimas.

A doutrina contemporânea reforça ainda os aspectos preventivos e pedagógicos da responsabilidade objetiva. Nunes (2020) e Cavalieri Filho (2021) defendem que, ao estabelecer responsabilidade independentemente de culpa, o sistema jurídico desencoraja condutas imprudentes ou negligentes, promovendo uma cultura de segurança viária e respeito às normas de circulação. Assim, a responsabilidade objetiva não se limita à função compensatória, mas também atua como instrumento de educação social e prevenção de acidentes.

A convergência entre doutrina e jurisprudência fortalece a aplicação da responsabilidade objetiva como mecanismo de justiça social no trânsito. Decisões judiciais recentes, alinhadas ao entendimento doutrinário, reconhecem o risco inerente à condução de veículos e consolidam a proteção integral das vítimas. Monteiro (2020) destaca que essa convergência é crucial para assegurar que a reparação abarque tanto os danos materiais quanto os danos morais, promovendo uma resposta jurídica proporcional à gravidade do dano sofrido.

Portanto, a responsabilidade objetiva no trânsito brasileiro se apresenta como ferramenta indispensável para garantir reparação, prevenção e promoção da justiça social. A combinação da teoria do risco, da jurisprudência atualizada e da doutrina contemporânea evidencia a necessidade de atuação proativa do Estado e dos operadores do Direito, assegurando que a reparação dos danos não dependa da comprovação de culpa, mas seja reconhecida como direito fundamental das vítimas. Essa abordagem fortalece a função social do Direito Civil e contribui para a construção de um trânsito mais seguro e justo.

5. A RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL NO TRÂNSITO COMO GARANTIA FUNDAMENTAL

A responsabilização civil no trânsito brasileiro deve ser compreendida como um desdobramento dos direitos fundamentais previstos na Constituição Federal, especialmente no que tange à dignidade da pessoa humana, à segurança e à reparação dos danos. Nesse contexto, a obrigação de indenizar decorrente de acidentes de trânsito cumpre não apenas uma função reparatória, mas também preventiva e educativa. A responsabilização dos condutores, baseada na ocorrência de danos materiais e morais, atua como mecanismo de contenção da

imprudência e de incentivo ao cumprimento das normas de circulação (CAVALIERI FILHO, 2021; GAGLIANO, 2022).

Os efeitos preventivo e punitivo-pedagógico da responsabilidade civil funcionam como instrumentos fundamentais de reeducação do condutor infrator. A indenização, portanto, transcende a simples compensação financeira à vítima, buscando desencorajar comportamentos nocivos no trânsito e promover um ambiente mais seguro. Doutrinadores como DINIZ (2019) e ROSENVALD (2020) defendem que o dever de indenizar deve refletir uma resposta social à conduta que gerou o dano, resgatando valores éticos e reforçando o compromisso com a coletividade.

A responsabilização civil também encontra fundamento no direito fundamental de acesso à justiça, previsto no artigo 5º, inciso XXXV, da Constituição Federal (BRASIL, 1988). Isso assegura que qualquer cidadão que sofra dano decorrente de acidente de trânsito tenha direito a buscar reparação de forma célere, eficaz e acessível. FREDIE DIDIER JR. (2021) destaca que o processo deve servir como instrumento efetivo de tutela dos direitos materiais, não podendo se tornar obstáculo à obtenção da justiça.

Além disso, é fundamental estabelecer uma rede de apoio institucional que favoreça o acesso à reparação das vítimas de trânsito, especialmente aquelas em situação de vulnerabilidade socioeconômica. Programas de mediação, defensoria pública estruturada e incentivos à conciliação constituem estratégias eficazes para assegurar o direito à indenização de forma humanizada e célere. A reparação por danos materiais, nesse sentido, representa não apenas compensação econômica, mas também o reconhecimento da violação de um direito fundamental, reforçando a centralidade da vítima no sistema de justiça de sujeito de direitos constitucionais.

A função social da indenização reforça o caráter coletivo da responsabilidade civil. A reparação dos danos não se limita ao âmbito privado entre as partes, mas possui implicações sociais mais amplas, contribuindo para a manutenção da ordem pública e da confiança nas instituições. Jurisprudência recente do Superior Tribunal de Justiça enfatiza que a responsabilização civil no trânsito deve considerar o impacto da conduta danosa no tecido social e a necessidade de restaurar o equilíbrio afetado pelo evento lesivo (BRASIL, STJ, 2013). Assim sendo, a reparação civil atua como ferramenta de pacificação social.

Doutra forma, a responsabilização civil por danos no trânsito não pode ser dissociada de sua função garantidora de direitos fundamentais. Ao reconhecer a vítima como sujeito de

direitos e a reparação como meio de efetivação de garantias constitucionais, o Direito Civil se integra à lógica do Estado Democrático de Direito. A prevenção de novos acidentes, a punição simbólica do infrator e a proteção da vítima são pilares interligados que justificam uma abordagem ampla da responsabilidade civil, reafirmando o compromisso do ordenamento jurídico com a justiça social e a preservação da vida.

6. CONCLUSÃO

A análise da responsabilidade civil no trânsito brasileiro evidencia que a tutela dos direitos fundamentais das vítimas não pode ser dissociada da adoção de mecanismos que assegurem reparação integral, rápida e efetiva. A responsabilidade objetiva, conforme prevista no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, surge como instrumento essencial para superar as limitações da teoria subjetiva, especialmente diante da complexidade e da periculosidade inerente à condução de veículos automotores (CAVALIERI FILHO, 2021; GONÇALVES, 2021). Ao deslocar o foco da culpa do agente para o risco da atividade, garante-se a proteção dos direitos das vítimas, reforçando a dignidade da pessoa humana e a função social do Direito Civil.

A função preventiva e pedagógica da indenização mostra-se igualmente relevante. Autores como DINIZ (2021) e ROSENVALD (2020) defendem que a responsabilidade civil deve operar como instrumento educativo, inibindo condutas imprudentes e promovendo posturas de respeito e solidariedade no trânsito. Essa perspectiva reforça que a reparação não se limita à compensação econômica, mas atua também como mecanismo de conscientização social, prevenindo futuros danos e consolidando valores éticos fundamentais ao convívio coletivo.

Todavia, jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça corrobora essa visão, reconhecendo a legitimidade da responsabilidade objetiva em atividades de risco, como a condução de veículos, independentemente da comprovação de culpa (BRASIL, STJ, 2013; MONTEIRO, 2020). Ao considerar suficiente a demonstração do dano e do nexo causal, o Judiciário promove celeridade, eficiência e justiça social, assegurando que o direito à reparação não seja prejudicado por obstáculos probatórios que dificultem a responsabilização dos agentes causadores de danos.

A articulação entre normas constitucionais, infraconstitucionais e as jurisprudências fortalece a perspectiva de que a responsabilização civil transcende o âmbito individual, assumindo função coletiva. Segundo GAGLIANO (2022) e CAVALIERI FILHO (2021), a reparação de danos no trânsito contribui para a pacificação social e para a consolidação da confiança nas instituições, funcionando como mecanismo de proteção e valorização da vida humana. Nesse sentido, a responsabilidade objetiva emerge não apenas como direito da vítima, mas como um dever social, integrando interesses individuais e coletivos.

Além disso, a necessidade de políticas públicas e de uma rede institucional de apoio à vítima evidencia que a efetividade da reparação depende da atuação coordenada entre Estado, Judiciário e sociedade civil (DIDIER JR.; CUNHA, 2021; ROSENVALD, 2020). Programas de mediação, conciliação e assistência jurídica contribuem para a humanização do processo, garantindo que o acesso à justiça não seja privilégio de poucos, mas um direito fundamental de todos, especialmente das vítimas no contexto do trânsito e transportes em situação de vulnerabilidade.

Finalmente, a responsabilidade civil no trânsito brasileiro, em sua vertente objetiva, configura-se como um instrumento indispensável de proteção e efetivação de direitos fundamentais e, eventualmente, constitucionais. Ao articular reparação integral, prevenção de novos danos e conscientização social, o ordenamento jurídico reafirma seu compromisso com a dignidade da pessoa humana e com a construção de um trânsito e de um ambiente urbano mais seguro. Como afirmam DINIZ (2021) e MONTEIRO (2020), a responsabilização civil eficaz transcende o simples dever de indenizar, consolidando-se como vetor de justiça social, educação coletiva e promoção da vida em um Estado Democrático de Direito.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 7 maio 2025.
- BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 11 jan. 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 7 maio 2025.
- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 24 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 7 maio 2025.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (STJ). Recurso Especial nº 1.324.580/SP. Relator: Min. Paulo de Tarso Sanseverino. DJe 10/06/2013. Disponível em: <https://www.stj.jus.br>. Acesso em: 7 maio 2025.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Responsabilidade civil*. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2021.
- DINIZ, Maria Helena. *Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil*. 37. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.
- GAGLIANO, Pablo Stolze; STOLZE GAGLIANO, Pablo. *Responsabilidade civil: A teoria da responsabilidade no direito brasileiro*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil*. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2021.
- MONTEIRO, Washington de Barros. *Curso de direito civil: responsabilidade civil*. 41. ed. São Paulo: Saraiva, 2020.
- NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. *Código Civil comentado*. 17. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.
- NUNES, Luiz Antônio Rizzatto. *Responsabilidade civil e Código de Trânsito Brasileiro*. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.
- PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade civil*. 17. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.
- RICARDO DE CARVALHO, Carlos. *Direito de trânsito e responsabilidade civil*. 3. ed. São Paulo: Método, 2020.
- ROSENVALD, Nelson. *Responsabilidade civil*. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

DIDIER JR., Fredie; CARNEIRO DA CUNHA, Leonardo. *Curso de direito processual civil: Teoria geral do processo*. 22. ed. Salvador: JusPodivm, 2021.