

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DECORRENTE DE DANOS
CAUSADOS PELOS VEÍCULOS AUTÔNOMOS NO BRASIL**
*LIABILITY OF DAMAGES CAUSED BY AUTONOMOUS
VEHICLES IN BRAZIL*

Jonathan Barros Vita*
Tiago Nunes da Silva**

RESUMO: O presente artigo tem por escopo analisar o aspecto jurídico sobre um tema totalmente novo para o Direito brasileiro, os veículos autônomos. O estudo busca refletir sobre aspectos considerados positivos e situações ainda consideradas emblemáticas para o Direito brasileiro que surgirá, caso seja autorizado o uso dos veículos autônomos. Nesse sentido, um dos objetivos deste trabalho consiste em analisar se haveria necessidade de uma nova adaptação na legislação de trânsito, sendo imprescindível também, o estudo sobre a responsabilidade civil pelos danos ocasionados pelo uso dos veículos autônomos. Ressalte-se, que diante da novidade do tema para a comunidade jurídica brasileira, e, distante da pretensão de esgotar minuciosamente o assunto aqui a ser enfrentado, o estudo que se desenvolverá a seguir pretende trazer valiosas contribuições, uma vez que sobre o referido assunto, este artigo parece estar desbravando o caminho para futuras produções jurídicas.

Palavras-chave: competência legislativa; responsabilidade civil; veículos autônomos.

ABSTRACT: The purpose of this article is to analyze the legal aspect on a totally new topic for Brazilian law, autonomous vehicles. The study seeks to reflect on aspects considered positive and situations still considered emblematic for the Brazilian Law that will arise, if the use of autonomous vehicles is authorized. In this sense, one of the objectives of this work is to analyze if there is a need for a new adaptation in the traffic legislation, being also essential, the study on civil liability for damages caused by the use of autonomous vehicles. It should be emphasized that, in view of the novelty of the theme for the Brazilian legal community, and, far from the pretension of exhaustively exhausting the subject here to be faced, the study that will be developed hereafter intends to bring valuable contributions, since on the said subject, this article seems to be paving the way for future legal productions.

Keywords: legislative powers; civil liability; autonomous vehicles.

* Mestre e Doutor em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC-SP. Mestre em Segundo Nível em Direito Tributário da Empresa pela Universidade Comercial Luigi Bocconi Milão - Itália. Especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários - IBET-SP. Coordenador e Professor titular do Mestrado e Doutorado em Direito da UNIMAR. Advogado.

** Mestre em Direito pela Universidade de Marília - UNIMAR, Marília-SP. Pós-graduado em Direito Público. Professor de Direito Administrativo e Direito Constitucional. Assessor Parlamentar na Câmara Municipal de Uberlândia. Membro da Comissão de Direito Administrativo da OAB/MG. Advogado.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo refletir sobre a análise da responsabilidade civil decorrente dos acidentes envolvendo os veículos autônomos. Na era da tecnologia, notadamente no presente século XXI, os estudiosos tem se dedicado incansavelmente em inventar, equipamentos utilitários, aparelhos eletrônicos, maquinas agrícolas, maquinas de produção para às grandes empresas, tendo como um dos principais objetivos, proporcionar economicidade, segurança e celeridade na linha de produção, a título de exemplo, as empresas montadoras de veículos.

Destarte, não tem se apresentado de modo diferente os trabalhos desenvolvidos acerca da invenção dos veículos autônomos. Segundo os especialistas da área algumas das justificativas para tal invenção, aponta no sentido de que os veículos autônomos poderão proporcionar maior segurança para os condutores e passageiros, bem como para os pedestres, evitando satisfatoriamente o número elevadíssimo de acidentes em decorrência da imperícia e negligência dos condutores.

No entanto, o principal fundamento associado à construção dos veículos autônomos, centra na seguinte indagação: se haveria a possibilidade de substituir a condução humana de tais veículos, em tempo integral ou parcial, por uma condução totalmente guiada por uma alta carga de recursos tecnológicos? A questão conforme veremos é polêmica.

Ainda sobre os efeitos da implantação dos veículos autônomos, persiste outra questão polêmica. Haveria necessidade de adaptações no atual Código de Trânsito Brasileiro a fim de dispor sobre condições específicas atinentes ao uso dos veículos autônomos? Antecipadamente, defendemos que sim.

Noutro norte, os testes que vem sendo realizados com os veículos autônomos, tem demonstrado que a margem de acidentes é muito mínima. Todavia, é necessário advertir, que persiste preocupação acerca da interpretação sobre a responsabilidade civil decorrente de acidentes dos veículos autônomos. Afirmar que em hipótese alguma não haverá riscos de acidentes na utilização dos veículos autônomos, ainda é prematuro e muito excesso de confiança, até porque, por mais moderno que seja os equipamentos eletrônicos hodiernos, é possível afirmar, que há um prazo certo e determinado para o seu bom funcionamento.

É de bom alvitre salientar, que o assunto ainda é extremamente paupérrimo pelos estudiosos do direito, motivo este, que se apresenta imprescindível, ainda que sumariamente, o estudo sobre a temática da responsabilidade civil dos veículos autônomos.

O estudo que se desenvolverá a seguir pretende proporcionar contribuições significativas para a ciência do Direito e, em especial, despertar os juristas no ramo do Direito Civil para o enfrentamento do tema acerca da responsabilidade civil dos veículos autônomos nos casos de acidente.

2. BREVES APONTAMENTOS PARA ADOÇÃO DE VEÍCULOS AUTÔNOMOS NO BRASIL

No Brasil, ainda há poucos grupos de pesquisas concentradas para carros robóticos, ou seja, os veículos autônomos. A despeito do projeto de um veículo autônomo, de plano, é imprescindível a observância de questões relacionadas à segurança e confiabilidade.

De outro giro, é interessante averbar que o Laboratório de Sistema de Computação e Robótica do Departamento de Engenharia Elétrica da Universidade Federal de Minas Gerais CORO-UFMG, (Disponível em <http://www.coro.cpdee.ufmg.br/>. Acesso em 25 de mar 2016) é considerado o centro de pesquisa precursor no Brasil, tendo iniciado suas atividades em 2007 acerca do estudo que aqui se propõe.

Logo nestas linhas introdutórias, é oportuno que se expresse aqui, que o principal fundamento atrelado à adoção dos veículos autônomos é a probabilidade de suprimir a condução humana de veículos, por um lapso temporal permanente ou temporário, por uma condução totalmente automatizada a partir de um sistema computacional dotado de ferramentas que sejam capazes de exteriorizar o mais alto e notável desempenho.

Sem embargo, se torna relevante destacar que já é existente uma vasta gama de justificativas para a inserção dos veículos autônomos, uma delas tem ganhando enorme realce: a possível redução de acidentes de trânsito.

Por questão didática, convém registrar que não esgotaremos de forma pormenorizada todas as justificativas, pois para este modelo de pesquisa, não seria concebível, já que se trata de um artigo e não um trabalho monográfico.

Não causa estranheza, que no Brasil, há tempos tem sido considerado como o principal motivo de óbito os acidentes de trânsito. A imprudência de motoristas que não respeitam a velocidade estabelecida pela legislação tem sido a causa de incontáveis acidentes.

No tocante à diminuição de acidentes pela utilização dos veículos autônomos, este aspecto pode ser considerado como fator positivo. Lado outro, é o caso de mencionar, que toda e qualquer pesquisa apresenta aspectos como já mencionado positivo, e aspectos que podem ser chamados de negativos, ou seja, duvidosos.

Noutras palavras, seriam os desafios ainda não investigados que conseqüentemente surte uma enormidade de reflexos para que a pesquisa salte do campo teórico para o prático.

Nesse ponto, impõe-se reconhecer a necessidade de duas perguntas. Primeira: Como ficaria a definição das responsabilidades no âmbito civil sobre danos provocados pelos veículos autônomos? Segunda: Com a implantação dos veículos autônomos, haverá necessidade de mudanças na legislação de trânsito?

A questão dos veículos autônomos exige uma rede muito maior e melhor articulada, que vem sendo construída, mesmo que de forma morosa, fio a fio. Ocorre que, cada fio apresenta uma função específica, que não se confunde. No caso dos aspectos positivos da pesquisa sobre veículos autônomos, a rede de proteção está sendo construída de forma a minorar óbitos e acidentes no trânsito.

Entretanto, não atentar para os reflexos da autorização dos veículos autônomos, acabará por emaranhar e prejudicar toda a rede que está sendo construída, tornando-a inviável e mais cheia de lacunas.

Dentro dessa ordem de ideias, é importante notar que o estudo sobre veículos autônomos, ainda que a temática seja prematura no aspecto jurídico, carece ser discutida.

Pois, é ineludável, que em virtude da tecnologia, muito em breve veremos os veículos autônomos pelas ruas, devendo isto ocorrer, com o amparo de uma legislação que seja capaz de dirimir quaisquer dúvidas sobre a responsabilidade civil, e questões atinentes ao regulamento dos veículos autônomos no trânsito urbano.

3. COMPETÊNCIA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE NORMAS DE TRÂNSITO

Em nosso atual modelo de processo legislativo, é possível vislumbrar a existência de várias técnicas de competência. A Constituição de 1988 atribuiu competência legislativa exclusiva, privativas, e concorrentes para estabelecer diretrizes gerais. Em relação à competência legislativa, o constitucionalista Marcelo Novelino assim define:

A competência consiste na capacidade jurídica de agir atribuída aos entes estatais, seja para editar normas primárias capazes de inovar o ordenamento jurídico (competências legislativas), seja para executar atividades de conteúdo individual e concreto, previstas na lei, voltadas à satisfação do interesse público (competências administrativas). (NOVELINO, 2014, p. 734)

No Estado Democrático de Direito, o exercício das competências pressupõe a plena necessidade de disciplina legal, condição estabelecida, em homenagem ao primado do princípio da legalidade, que, impõe à Administração Pública o dever de fazer somente o que lei permite. Ainda sobre o princípio da legalidade, convém averbar os ensinamentos da professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

Este princípio, juntamente com o controle da Administração pelo Poder Judiciário, nasceu com o Estado de Direito e constitui uma das principais garantias de respeito aos direitos individuais. Isto porque a lei, ao mesmo tempo que os define, estabelece também os limites da atuação administrativa que tenha por objeto a restrição ao exercício de tais direitos em benefício da coletividade. (DI PIETRO, 2014, p. 64-65)

Retomando o assunto sobre competência legislativa referente às normas de trânsito no Brasil, a matéria foi disciplinada pelo art. 22, XI, da Constituição Federal. A respeito da competência privativa, colhem-se, por oportuno, os ensinamentos de Uadi Lammêgo Bulos:

Diz-se privativa a competência que contém a nota de delegabilidade. Por seu intermédio, o ente político que a titulariza transfere, no todo ou em parte, determinada parcela de poder para execução de tarefas de outra pessoa política de direito público interno. Assim, quando o parágrafo único desse art. 22 possibilita a lei complementar autorizar os Estados a legislar sobre assuntos específicos, ou no momento em que o parágrafo único do art. 84 abre ensanchas para a existência de ato delegativo, estamos diante da competência privativa. (BULOS, 2008, p. 551)

Sobre competência em matéria de trânsito, ao cuidar, no art. 22, XI, da Constituição Federal da competência legislativa correspondente, restou clarividente, não limitar a aspectos pontuais, legitimando de modo genérico à União a seu juízo de conveniência e oportunidade, legislar sobre transporte e trânsito.

A vista desse cenário normativo, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei n. 9.503 de 1997, é por ele disciplinado o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do nosso território nacional.

Frise-se, por outro lado, que o tratamento igualitário nas vias terrestres do território nacional, é imposto não pela generosidade da União, e sim, com base no tratamento paritário entre os Estados, imposto pelo art. 19, III, da Constituição, o que indubitavelmente só pode ser rompido ou afastado por norma permissiva no bojo da Constituição, valendo ressaltar que deverá ser de forma explícita e jamais implícita.

A propósito, se faz necessário consignar, que o art. 22, parágrafo único, da Constituição Federal, prevê que: "Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas de matérias relacionadas neste artigo." Para se situar, e referido artigo trata da competência privativa da União para legislar sobre diversas matérias. Neste ponto, nos interessa a matéria sobre "trânsito", prevista no inciso XI, do mencionado artigo.

Pois bem, feito esse levantamento, é de se concluir que, diante das extensas e importantes competências legislativas previstas na Constituição Federal, a possibilidade de delegação de competência legislativas da União para os Estados não é um fenômeno inédito do Direito brasileiro.

Ademais, pode-se concluir que a competência da União se limita a estabelecer normas gerais, e aos Estados cabe estabelecer os pormenores, adaptá-la às necessidades e à realidade daquele Estado, complementando-a. Em fim, vale ressaltar, que no tocante aos Municípios, aplicar-se-á o mesmo entendimento com base no princípio da predominância do interesse local.

4. A NECESSIDADE DE CURSO DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA DIRIGIR OS VEÍCULOS AUTÔNOMOS

De início, é importante registrar, que o desenvolvimento de tecnologias de veículos autônomos já é uma realidade mundial. Por outro lado, deve ser verificado também que os veículos autônomos são lastreados por recursos altamente tecnológicos. Noutras palavras, significa dizer que, os veículos autônomos poderão se mover de um ponto para outro, sem qualquer necessidade de um motorista que tenha experiência.

Assim, conforme afirmamos nas primeiras linhas deste trabalho, entendemos que deva existir, previamente, um planejamento de desenvolvimento para que haja uma adequação dos instrumentos normativos para a concessão de licença para conduzir os veículos autônomos.

Feitas estas considerações, se faz necessário a seguinte indagação: Considerando que os veículos autônomos irá transportar uma elevada carga tecnológica, o que não ocorre nos carros comuns, seria necessário um curso específico de formação para conduzi-lo? Urge aqui dizer que sim, pois, entendemos ser imprescindível.

Não cabe aqui analisar cada um dos recursos tecnológicos atrelados aos veículos autônomos. O que deve ser observado, é que tal veículo estará interligado a uma rede de sensores e atuadores necessários à autonomia do veículo para o seu bom funcionamento.

Exemplo significativo, é que o veículo será capaz de acionar eletronicamente o acelerador e os freios, tudo isto, comandado por um sistema de "*hardware*" totalmente

personalizado. Em função desse cenário tecnológico, é possível, facilmente, perceber que o controle de direção, planejamento de caminho, velocidade, sistemas sensoriais, e demais funções, será operacionalizado por software de operação ultra moderno. Seu objetivo será, exatamente, fazer com que cada um dos possíveis botões conectado internamente sejam responsáveis pela operação dos atuadores.

Verifica-se, portanto, que pela especificidade da alta carga tecnológica e pela relevância da matéria, entendemos ser obrigatório que o condutor passe por um curso para ter a licença concedida para conduzir os veículos autônomos. Entretanto, ainda defendemos que a competência para fixar regras gerais daquele curso será exclusivamente da União, por uma Lei de âmbito Nacional, não havendo que se falar, portanto, em qualquer adaptação normativa às necessidades dos Estados e Municípios.

5. VEÍCULOS AUTÔNOMOS *VERSUS* HABILITAÇÃO

É cristalino, que para conduzir qualquer veículo terrestre considerado de porte pequeno, médio ou elevado, o ato deva ser vinculado. Noutras palavras, é necessário ser aprovado no exame teórico e prático, para que posteriormente o sujeito tenha o direito de receber uma licença vinculada à determinada categoria. Porém, vale ressaltar, que mesmo após receber aquela licença, os atos do sujeito na condução de determinado veículo, ainda sim, permanecem vinculados às normas de trânsito, podendo ocorrer suspensão ou perda da licença nos casos de descumprimento de condutas estabelecidas por lei.

No que toca ao objeto desse estudo, é importante destacar, muito embora, não são aceitáveis, opiniões no sentido de que a utilização dos veículos autônomos seria motivo suficiente para a dispensa da habilitação. Não concordamos.

Para afastar tais opiniões infundadas, sob a perspectiva ora abordada, o que se discute também acerca dos veículos autônomos, é se haveria ou não, a necessidade de incluir volante, pedais e retrovisores nos veículos autônomos. Alguns defendem que se isso ocorrer, os veículos autônomos perderam seu sentido funcional. Outra parte defende que sim, haveria necessidade de todos aqueles equipamentos por um motivo muito simples.

É necessário que fique claro, que por mais moderno que seja qualquer equipamento, assim também como os veículos autônomos, este último poderá apresentar falhas que precisará ter um condutor habilitado e totalmente atento para agir em caso de emergência com o firme propósito de evitar graves danos. Por este motivo, ainda que possa parecer simples, é que

defendemos a manutenção da exigência para que mesmo na utilização dos veículos autônomos, os órgãos reguladores continuem exigindo a habilitação.

6. DA RESPONSABILIDADE CIVIL NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Em virtude da necessidade de passar pela responsabilidade civil prevista pelo direito privado, é necessário atentar ainda, a posituação ao nível constitucional da responsabilidade plasmada em diversos dispositivos na atual Constituição.

Assim, inicialmente, importa averiguar-se, para os fins específicos deste trabalho o seu âmbito de aplicação. Vejam-se algumas hipóteses.

Art. 5º, V – “é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem”; Art. 37, § 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”.

Art. 21. Compete à União:

XXIII – “explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições”:

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)”.

Art. 225, § 3º. “As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados”.

Art. 7º. “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social”.

XXVIII – “seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa”;

Art. 5º, LXXV: “o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença”;

O vocábulo responsabilidade tem origem no verbo latim *respondere*. A palavra responsabilidade liga-se à ideia de “ser responsável por algo”, assim também como (dever/obrigação de dar, fazer ou não fazer, de prestar de proteger, etc.).

Obviamente que, não é nossa intenção comentar sobre cada comando normativo demonstrado no plano constitucional que incide responsabilidade. De todo modo, entendemos necessário tecer algumas considerações.

Os fundamentos da responsabilidade do Estado em termos publicísticos centram-se nos princípios que fundamentam o Estado de Direito, principalmente, no da limitação dos atos do Poder Público devendo este atuar na permanência de um governo moderado e acima de tudo responsável. Outra importante questão, é que ao governo incumbe lembrar que os destinatários desse poder tem como origem o povo.

A responsabilidade do Estado permite-nos, portanto, concluir que o Estado está compelido a proteger os direitos e garantias dos cidadãos, devendo atuar na operacionalização de suas tarefas de modo a não restringir ou, em última hipótese, restringir o mínimo dos direitos e garantias dos destinatários do poder por força do princípio que veda o excesso e arbítrio dos poderes públicos.

7. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA E OBJETIVA

A temática que se pretende abordar a partir de agora, está alocada no campo da responsabilidade civil por eventuais danos causados pelos veículos autônomos. Sabe-se, que hodiernamente, acidentes envolvendo veículos e motocicletas comuns, clarividente que conduzido por pessoa natural e habilitada o que se discute é a obrigação de indenizar ou de satisfazer o pagamento dos prejuízos que o ato ilícito tenha produzido.

Muito oportuno, portanto, ainda que de forma sumária, o estudo concernente ao que temos sobre a responsabilidade civil no atual Código Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor, para o prosseguimento do presente estudo.

O Código Civil de 2002 reclama a devida necessidade da prova de culpa e/ou dolo (CC, art. 186), estabelecendo cláusula geral de responsabilidade subjetiva, noutras palavras, a chamada responsabilidade civil constituída no ato ilícito.

Sobre o tema, conforme se depreende no âmbito doutrinário, para a materialização do ato ilícito, é necessário observar três elementos, a saber: conduta dolosa ou culposa contrária à norma jurídica; dano; e nexos de causalidade entre a conduta e o dano.

Nesse sentido, é a lição de Sergio Cavalieri Filho:

A ideia de culpa está visceralmente ligada à responsabilidade, por isso que, de regra, ninguém pode merecer censura ou juízo de

reprovação sem que tenha faltado com o dever da cautela em seu agir. Daí ser a culpa, de acordo com a teoria clássica, o principal pressuposto da responsabilidade civil subjetiva.

O Código Civil de 2002, em seu art. 186 (art. 159 do Código Civil de 1916), manteve a culpa como fundamento da responsabilidade subjetiva. A palavra *culpa* está sendo aqui empregada em sentido amplo, *lato sensu*, para indicar não só a culpa *stricto sensu*, como também o dolo. (CAVALIERI FILHO, 2012, p. 17-18)

Cumpra observar, que conforme o fundamento atribuído à responsabilidade, a culpa poderá ser ou não o principal elemento do dever de reparar o dano. Sob tal ângulo, oportuno, as palavras de Carlos Roberto Gonçalves:

A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano cometido sem culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou "objetiva", porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade. (GONÇALVES, 2010, p. 48)

Advirta-se, desde já, que ao se deparar com situações que ensejam a responsabilidade objetiva, não será exigível a prova da culpa daquele que esteja apontado no polo passivo, ou seja, na condição de reparar o dano, sendo necessário analisar somente o dano e o nexo de causalidade sob os efeitos da ação ou omissão por aquele causado.

Nesse prisma, sobleva especial registro, o clássico ensinamento do jurista Rui Stoco:

A culpa pode empenhar ação ou omissão e revela-se através: da *imprudência* (comportamento açoitado, precipitado, apressado, exagerado ou excessivo); da *negligência* (quando o agente se omite de agir quando deveria fazê-lo e deixa de observar regras subministradas pelo bom senso, que recomendam cuidado, atenção e zelo); e da *imperícia* (a atuação profissional sem o necessário conhecimento técnico ou científico que desqualifica o resultado e conduz ao dano). (STOCO, 2013, p. 180)

Fixados estes pontos, emerge aparente dúvida. Mas, afinal, no plano estrutural concernente à responsabilidade, qual seria a definição mais precisa e técnica para a devida aplicabilidade nos casos de colisão ou danos provenientes dos veículos autônomos? Rapidamente, é necessário um breve esclarecimento.

É próprio das leis que suprimem institutos jurídicos, ou que lhes mudam a substância ou prescrever novo regime ou novos efeitos. É bem verdade que a missão de esclarecer estes conceitos absolutamente abertos recai para a doutrina. Isso enseja outro problema, pois faz com

que o intérprete ou o aplicador da lei nem sempre encontrem o conceito adequado a ser aplicado no caso concreto, em virtude do elevadíssimo grau de conceitos jurídicos tidos como indeterminados existentes em nosso ordenamento.

Felizmente, no campo da responsabilidade civil, parece não pairar tal desordem. As considerações expostas realçam a importância e a necessidade inexorável de se fixar o conteúdo da responsabilidade.

Feitos estes esclarecimentos, pode-se perceber que o Código Civil de 2002 consignou um critério dualista. Explicamos. O atual Código estabeleceu ser possível vislumbrar a responsabilidade com culpa e a responsabilidade sem culpa, tendo como esteio tal afirmativa o (art. 186) e o (parágrafo único do art. 927), que restou claro a fixação de regras totalmente distintas, passando a nortear o campo da responsabilidade intitulada como dualidade de critérios.

Ao fixar diretrizes sob a ótica da responsabilidade civil, no que concerne aos danos oriundos dos veículos autônomos, achamos ser conveniente aplicar a responsabilidade subjetiva.

Enfatize-se, porém, que se faz necessário percorrer pelo caminho da responsabilidade objetiva, no entanto, enveredando o estudo para outro diploma normativo, sendo necessário o estudo sob a ótica da responsabilidade objetiva de acordo com o Código de Defesa do Consumidor.

8. MUDANÇA DE PARADIGMA DA RESPONSABILIDADE CIVIL NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

No âmbito constitucional, a defesa do consumidor veio a lume no rol dos direitos e garantias fundamentais (CF, art. 5.º, XXXII),¹ sendo disciplinada a matéria no plano infraconstitucional pela Lei n. 9.078 de 1990.

Segundo o ordenamento jurídico brasileiro, a relação de consumo é sempre lembrada pela desigualdade, partindo do pressuposto que o consumidor de certo modo é tido como hipossuficiente, vale dizer, como alguém que dispõe de poucos recursos, ou nenhum, de se defender contra ingerências do fabricante ou fornecedor do bem e, pois, como passível de prejuízos, em síntese, em virtude de defeitos de fabricação ou cláusulas contratuais abusivas.

¹ CF, Art. 5.º, XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor."

Ademais, prevê, pois, o constituinte que a lei venha como socorro e preveja meios e modos de prevenir injustiças que possam ser exteriorizadas malignamente da relação de consumo.

De tal arte, por isso, já em 11.09.1990 o Brasil conheceu a lei que trazia a promessa de proteção ao consumidor, na verdade o Código de Defesa do Consumidor que assinalou de forma cristalina a intervenção do Estado no mercado em defesa do consumidor nas relações de consumo.

Na seara do Código de Defesa do Consumidor, aquela necessidade anteriormente demonstrada para a configuração da responsabilidade civil (culpa ou dolo), fora totalmente descartada, cabendo unicamente a existência do dano efetivo ao ofendido (CDC, art. 12 a 17), aonde restou consignado a responsabilidade objetiva, fundada na obrigação do dever e segurança do fabricante e fornecedor no tocante aos produtos e conseqüentemente os serviços disponíveis no mercado de consumo.

Vê-se, assim, que o Código de Defesa do Consumidor, adotou a responsabilidade objetiva. É o que disciplina o (art. 12, *caput*)² do referido diploma.

Nesse diapasão, adverte Antonio Herman V. Benjamin:

Um das grandes inovações do Código foi exatamente a alteração do sistema tradicional de responsabilidade civil baseada em culpa. A responsabilidade do réu passa a ser objetiva, já que responde, "independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores" (art. 12, *caput*). (BENJAMIN: MARQUES; BESSA, 2013, p. 163-164)

Outro ponto a destacar, é sobre a inversão do ônus da prova, pois é de grande relevo sublinhá-lo. Sobre o tema, o mesmo autor assim define:

A alteração da sistemática da responsabilização, retirando-se o requisito de prova da culpa, não implica dizer que a vítima nada tenha de provar. Ao contrário, cabe-lhe comprovar o dano e o nexo de causalidade entre estes e o produto ou serviço. Lembre-se, contudo, que em relação a estes elementos o juiz pode inverter o ônus da prova quando "for verossímil a alegação" ou quando o consumidor for "hipossuficiente", sempre de acordo com "as regras ordinárias de experiência" (art. 6.º, VIII). Recorde-se, por último,

² 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. (Grifo nosso).

que o consumidor não necessita provar o defeito (art. 12, § 3.º, II). (BENJAMIN: MARQUES; BESSA, 2013, p. 164)

Sobre o ônus da prova, assim decidiu o Superior Tribunal de Justiça:

"O ônus da prova das excludentes da responsabilidade do fornecedor de serviços, prevista no art. 14, § 3.º, do CDC, é do fornecedor, por força do art. 12, § 3.º, também do CDC" (REsp 685662-RJ, rel. Min. Nancy Andrighi, j. 10.11.2005, DJ 05.12.2005, p. 323). Em julgado relatado pelo Min. Paulo de Tarso Sanseverino, destacou-se que se trata de hipótese de inversão *ope legis* do ônus da prova: "A inversão do ônus da prova pode decorrer da lei (*ope legis*), como na responsabilidade pelo fato do produto ou do serviço (arts. 12 e 14 do CDC), ou por determinação judicial (*ope iudicis*), como no caso dos autos, versando acerca da responsabilidade por vício no produto (art. 18 do CDC). Inteligência das regras dos arts. 12, § 3.º, II, e 14, § 3.º, I, e 6.º, VIII, do CDC (REsp 802.832-MG, rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, 2.ª Seção, j. 13.04.2011, Dje 21.09.2011).

Ademais, acresce frisar que o defeito, como elemento causador do acidente de consumo, é considerado como o fato gerador da responsabilidade civil objetiva no Código de Defesa do Consumidor.

Parece clarividente, que não haverá que se falar em responsabilidade civil por acidente de consumo no momento em que não for possível verificar o elemento fulcral ensejador da responsabilidade, noutras palavras, a inexistência do defeito no serviço ou no produto.

Do panorama traçado, para melhor compreensão acerca da inexistência da responsabilidade, passaremos o estudo para as causas de exclusão da responsabilidade. É sabido que o Código adotou a sistemática da responsabilidade civil objetiva, sendo necessário averbar, que tal responsabilidade não é revestida de caráter absoluto.

Neste passo, cumpre destacar algumas excludentes elencadas em *numerus clausus*: a não colocação do produto no mercado, a inexistência do defeito, a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro (CDC, § 3.º, do art. 12).

No tocante às excludentes, é supérfluo discorrer apartadamente sobre cada uma delas. Todavia, é necessário esclarecer, que "terceiro" é qualquer pessoa estranha à relação entre aqueles elencados no (CDC, art. 12) com o consumidor lesado.

É pacífico o entendimento de que o caso fortuito e a força maior são excludentes de responsabilidade civil tanto no ramo do Direito Privado como no Direito Público, mais precisamente na seara do Direito Administrativo que dentre suas muitas lições, visa cuidar também da prestação do serviço público para o atendimento dos interesses da coletividade,

assunto este, que tem sido mais perceptível a responsabilidade civil nos casos de danos causados pela Administração Pública quando verificada a culpa por conduta omissiva ou comissiva.

Enfim, ainda que o Código de Defesa do Consumidor, no que concerne as causas que excluem a responsabilidade, não trouxe a previsão do caso fortuito e da força maior, neste ponto, com forte amparo da melhor doutrina e da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (REsp. 685662), é inegável à aplicabilidade dos referidos institutos com o escopo de evitar a reparação do dano.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer do presente estudo, apresentou-se a problemática a ser dirimida em face da possível concretização da adoção dos veículos autônomos no Brasil. Ficou demonstrado que a utilização dos veículos autônomos deve contribuir, no sentido de ampliar a segurança no trânsito visando maior proteção principalmente para o pedestre.

Outro ponto de realce concentra-se na questão de possivelmente haver expressiva redução de acidentes entre veículos, proporcionado assim, redução de vítimas fatais. A propósito, vale ressaltar que, o cenário triste e tomentoso com o qual se convive diuturnamente no que tange aos inúmeros acidentes, parece persistir por três motivos, a saber: imperícia, negligência e imprudência dos condutores.

Contudo, evidencia-se que não basta os motivos elencados acima, para a satisfação e tampouco certeza para adotar o novo paradigma de veículos em solo brasileiro. É preciso mais.

Num primeiro momento, caberia pensar a introdução do interesse da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Nessa perspectiva, a questão emblemática aventada no começo deste trabalho, seria no tocante da necessidade ou não, de mudanças na legislação de trânsito.

Pode-se, tranquilamente dizer que a União, é a única responsável por ditar normas gerais, sobre a exigência do curso para a condução dos veículos autônomos que aqui se defende.

Todavia, esta não seria a única problemática a ser enfrentada. Há de se reconhecer, desse modo, como ficaria a questão da responsabilidade civil em virtude dos danos ocasionados pelos veículos autônomos.

Do exposto, mostra-se aceitável e compreensível que sobre a temática da responsabilidade civil pelos danos causados pelos veículos autônomos, impõe-se, sobremaneira, a necessidade de se buscar uma resposta que se afigura de formas diversas. Nesse

ponto, contudo, demanda-se o máximo de zelo e critérios cabendo observar cada caso de forma isolada.

De um lado, se tem a responsabilidade civil subjetiva e objetiva que fora abordada no presente estudo abarcada pelo Código Civil. De outro giro, emerge a responsabilidade objetiva plasmada no Código de Defesa do Consumidor.

Os contornos conceituais da responsabilidade subjetiva segundo o Código Civil parece ser a mais lógica para dirimir a questão sobre danos oriundos dos veículos autônomos. Sendo, portanto, necessário verificar e observar a presença de três elementos, conduta dolosa ou culposa contrária à norma jurídica; dano; e nexó de causalidade entre a conduta e o dano.

Mas há que se saber que, ainda no termos do Código Civil, poderá ser possível uma perfeita apreciação da responsabilidade civil objetiva pelos danos causados pelos veículos autônomos. O raciocínio é simples. Se imaginarmos a utilização dos veículos autônomos sem o devido conhecimento dos recursos tecnológicos, que por sinal, será imprescindível para o seu bom e perfeito funcionamento, estaremos diante de um caso clássico de imperícia, o que por si só, já será o bastante para qualificar a culpa. Logo, ensejará a responsabilidade objetiva.

Seguindo este raciocínio, considera-se de suma relevância observar também a responsabilidade objetiva contemplada pelo Código de Defesa do Consumidor. Sobre este paradigma de responsabilidade, conforme fora aborda no presente trabalho, restou claro, que o defeito no produto, já se consubstancia como elemento único e necessário para caracterizar o dever de reparação do dano.

Finalmente, indispensável entender que o estudo sobre a responsabilidade civil inerente aos veículos autônomos, deve ser vista separadamente, noutras palavras, diante do caso concreto. Isto, pelo fato, conforme fora demonstrado, ser perfeitamente possível ensejar o dever de reparar por situações que deriva de uma utilização indevida do veículo, assim também como o dano poderá ser proveniente de diversos defeitos dos veículos, já que os veículos autônomos transportará uma alta e complexa carga de recursos tecnológicos.

Este tema é bastante complexo por se afigurar de formas diversas do pensamento jurídico civil. A implantação dos veículos autônomos poderá ocasionar um não consenso sobre a responsabilidade civil, por este motivo não é nosso objetivo esgotar a discussão, pelo contrário, o presente trabalho tem por objetivo despertar os juristas civilistas para a produção de monografias acerca da temática.

REFERÊNCIAS

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 5. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

BULOS, Uadi Lammêgo. *Constituição Federal anotada*. 8. ed., São Paulo: Saraiva, 2008.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 10. ed., São Paulo: Atlas, 2012.

CORO-UFMG - Laboratório de Sistema de Computação e Robótica do Departamento de Engenharia Elétrica da Universidade Federal de Minas Gerais Disponível em <<http://www.coro.cpdee.ufmg.br/>>.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 27. ed., São Paulo: Atlas, 2014.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro*. 5. ed., São Paulo: Saraiva, 2010.

NOVELINO, Marcelo. *Manual de Direito Constitucional*. 9. ed. São Paulo: Método, 2014.

STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. Tomo I - 9. ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 2013.

Encaminhado em 04/02/18

Aprovado em 03/07/18