

Universidade Federal de Pernambuco – UFPE  
Centro de Ciências Jurídicas – CCJ  
Departamento de Direito Privado

Pedro Henrique Silva

**OMISSÃO ADMINISTRATIVA E RESPONSABILIDADE CIVIL DE MOTORISTAS  
INFRATORES NOS SINISTROS ENVOLVENDO CICLISTAS NO TRÂNSITO NO  
BRASIL: ANÁLISE CRÍTICA DO DIÁLOGO DAS FONTES ENTRE AS LEIS N.  
10.406/2002 E N. 9.503/1997.**

Recife – 2025

Pedro Henrique Silva

**OMISSÃO ADMINISTRATIVA E RESPONSABILIDADE CIVIL DE MOTORISTAS  
INFRATORES NOS SINISTROS ENVOLVENDO CICLISTAS NO TRÂNSITO NO  
BRASIL: ANÁLISE CRÍTICA DO DIÁLOGO DAS FONTES ENTRE AS LEIS N.  
10.406/2002 E N. 9.503/1997.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE),  
como parte das exigências de obtenção de  
bacharel em Direito.

Orientador: Leonio José Alves da Silva

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Silva, Pedro Henrique .

Omissão administrativa e responsabilidade civil de motoristas infratores nos sinistros envolvendo ciclistas no trânsito no Brasil: análise crítica do diálogo das fontes entre as leis n. 10.406/2002 e n. 9.503/1997. / Pedro Henrique Silva. - Recife, 2025.

33 p : il., tab.

Orientador(a): Leonio José Alves da Silva

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Ciências Jurídicas, Direito - Bacharelado, 2025.

Inclui referências, apêndices, anexos.

1. omissão administrativa do estado. 2. responsabilidade civil objetiva. 3. repercussão geral. 4. sinistros de trânsito. 5. ciclistas. I. Silva, Leonio José Alves da . (Orientação). II. Título.

340 CDD (22.ed.)

Pedro Henrique Silva

**OMISSÃO ADMINISTRATIVA E RESPONSABILIDADE CIVIL DE MOTORISTAS  
INFRATORES NOS SINISTROS ENVOLVENDO CICLISTAS NO TRÂNSITO NO  
BRASIL: ANÁLISE CRÍTICA DO DIÁLOGO DAS FONTES ENTRE AS LEIS N.  
10.406/2002 E N. 9.503/1997.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE),  
como parte das exigências de obtenção de  
bacharel em Direito.

Aprovado em: 26 / 03/ 2025

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profº. Dr. Leonio José Alves da Silva  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profº. Dr. Daniel e Silva Meira  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Profº. Dr. Paulo Simplicio Bandeira  
Universidade Federal de Pernambuco

## **Agradecimentos.**

Como começar isso aqui? Pelo início diria o sábio. Mas a questão é essa, foram tantos começos, tantas vezes que tive que morrer e renascer enquanto fazia essa graduação que não sei bem por onde começar.

Vou recorrer a dois versos da música Balada de Gisberta, de Pedro Abruñosa, cantada por Maria Bethânia: Trouxe Pouco/Levo menos. Uso esses dois versos para ilustrar a minha trajetória dentro da Faculdade de Direito do Recife, sim, eu Trouxe Pouco, porque tive que lutar para chegar no final dessa caminhada com vivo e ainda conseguir sonhar acordado com dias melhores. Eu Levo Menos, porque estou inserido em uma realidade social, enquanto pessoa preta, PCD e tantas outras singularidades, ao qual vou ter que lutar duas vezes mais para conseguir o meu lugar ao sol.

Concluir o curso de direito sem nenhuma reprovação foi uma tarefa que me exigiu muito esforço e jogo social para lidar com todos os obstáculos que a vida achou por bem colocar no meu caminho. Usando uma analogia própria a minha trajetória foi como pedalar contra o vento estando 30 km/h, ou seja, tive que fazer um esforço triplo para chegar a conclusão desse curso.

O meu esforço pode se traduzir em números como 16 quilos a menos, ou ainda em 20.873 km pedalados, ou em 1.915 pedais registrados no STRAVA. Sim, foram muitos dias de luta, de cansaço físico, de fome, por estar com gasto calórico elevado e comendo menos do que precisava, mas no final terminei vivo.

Agradeço a minha mãe, Josélia Aurora da Silva e minha irmã, Maria Eduarda Silva, que me acompanharam tão de perto durante essa trajetória e que são a minha base. Obrigado a AMECICLO por ter me acolhido e me ensinado tanto sobre a mobilidade e os seus caminhos de transformação, ao qual agradeço nominalmente a Daniel Valença, Barbara Barbosa, Jaidiu Neto, Thuane Teixeira.

Continuo os meus agradecimentos ao meu grupo de pedal que me deu a base para ser o ciclista que sou hoje, um obrigado muito especial para o Enxame, e em nome desse grupo eu estendo os meus muito obrigado aos meus amigos que vierem depois.

Agradeço ao meu orientador, Leonio José Alves da Silva, pela paciência e companheirismo durante essa batalha chamada TCC, obrigado por me acolher e me ajudar na construção desse trabalho.

Agradeço aos amigos que FDR me deu, Carla Mendonça, Daniel Andrade, João Roberto, Ghabriel Paim.

Agradeço a minha aos meus amigos que foram o meu ponto de carinho, afeto e a minha rede de diálogo seguro, Rayssa Costa, Túlio de Araújo e Laura Antunes.

## RESUMO

Esse trabalho foi pensado, elaborado e construído para tentar responder se existia a omissão administrativa do Estado quando falamos de sinistros de trânsito envolvendo ciclistas no Brasil. A tese testada no presente trabalho foi se o ordenamento brasileiro poderia ampliar o conceito de responsabilidade trazer responsabilidade civil do Estado Brasileiro para, ao final, se tentar diminuir os números de mortes fatais no trânsito do Estado. A conclusão alcançada foi que não era possível nem a ampliação do conceito da responsabilidade objetiva, tão pouco, a aplicação do uso da repercussão geral o que daria um pouco mais de celeridade aos casos das vítimas do trânsito que envolvesse ciclistas.

**Palavras chaves:** omissão administrativa do estado, responsabilidade civil objetiva, repercussão geral, sinistros de trânsito, ciclistas.

## **ABSTRACT**

This work was designed, designed and constructed to try to answer whether there was administrative omission by the State when we talk about traffic accidents involving cyclists in Brazil. The thesis tested in the present work was whether the Brazilian legal system could expand the concept of responsibility to bring civil liability to the Brazilian State so as, in the end, to try to reduce the number of fatal deaths in traffic in the State. The conclusion reached was that it was not possible to expand the concept of objective liability, nor to apply the use of general repercussions, which would give a little more speed to the cases of victims of traffic involving cyclists.

**Key words:** administrative omission, objective civil liability, general repercussion, traffic accidents, cyclists.

## Sumário

<b>1. Introdução.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Metodologia.....</b>	<b>10</b>
<b>3. História da Associação Metropolitana de Ciclista do Recife – AMECICLO.....</b>	<b>11</b>
<b>4. Dados de Sinistros de Trânsito na Cidade do Recife - PE.....</b>	<b>13</b>
<b>5. Os Problemas na Infraestrutura da Cidade do Recife e a Falta de Segurança Para Quem Pedala.....</b>	<b>15</b>
<b>7. O Problema da Omissão Administrativa e Aplicação da Responsabilidade Civil Para Enfrentar o Problema da Violência no Trânsito Brasileiro Quando Falamos de Quem Pedala no Brasil.....</b>	<b>20</b>
<b>8. O Código de Trânsito Brasileiro e a Mobilidade Ativa e Sua Fragilidade na Proteção ao Direito de Ir e Vir.....</b>	<b>27</b>
<b>9. Conclusões.....</b>	<b>31</b>
<b>Referências.....</b>	<b>32</b>

## **1. Introdução.**

A importância da existência desse trabalho se justifica pelos altos números de sinistros envolvendo ciclistas no Brasil. É relevante demonstrarmos a realidade da violência do trânsito com os condutores de bicicletas, e para isso podemos recorrer aos próprios dados fornecidos pelo DATASUS, que é o sistema de informação ao qual o Sistema Único Saúde (SUS) disponibiliza os seus dados referentes aos acidentes e óbitos.

É interessante notar que quando começamos a analisar os dados, nos deparamos com a seguinte situação: do ano de 2011 ao ano 2021, foram registrados no Brasil cerca de 1.505 sinistros de trânsito envolvendo ciclistas, tendo como resultado os óbitos, na classificação do CID 10, de Ciclistas Traumatizados em Acidentes de Transportes. Mas o DATASUS, permite uma maior especificação na mudança de cenário. Escolhemos restringir nas seguintes categorias: Ciclistas Traumatizados em Colisão com um Veículo a Motor de Duas ou Três Rodas, Ciclista Traumatizado em Colisão com um Automóvel, “pick Up”, ou camionete e Ciclista Traumatizado em Colisão Com um Veículo de Transporte Pesado ou Ônibus. Os números de óbitos caem para 9.071 ciclistas mortos no território brasileiro.

Diante da dura realidade apresentada acima, escolhemos investigar em qual medida podemos aplicar a teoria da responsabilidade administrativa do Estado brasileiro nessas mortes. Se existe alguma ação ou omissão da união que podemos entender como sendo uma forma ao qual poderia ele, Estado Brasileiro, como responsável por deixar que essa realidade se mantenha no tempo e que leva o Brasil a ter um dos trânsitos mais violentos do mundo.

A forma encontrada para buscar uma solução dos problemas de segurança no trânsito brasileiro nesse trabalho de conclusão de curso, será feito uma análise do Código Civil e do Código de Trânsito brasileiro. Dessa forma, busca-se averiguar se existe a responsabilidade administrativa do Estado Brasileiro nos casos em que envolvem os motoristas infratores diante dos casos que envolvem ciclistas no trânsito do Brasil.

Tal missão não será uma missão fácil, uma vez que, precisamos também avaliar qual seria a receptividade do ordenamento brasileiro para a tese defendida nesse respectivo trabalho.

## **2. Metodologia.**

Esse respectivo trabalho tem como objetivo principal analisar se a omissão ou a responsabilidade civil, tratada de forma objetiva no tocante ao Estado, que é como entende a teoria adotada no ordenamento brasileiro atualmente, se aplicaria nos casos de sinistros de trânsitos que envolvam motoristas infratores e ciclistas no trânsito brasileiro.

Para a presente análise do objeto central deste trabalho de conclusão de curso, serão comparadas o Código Civil, lei nº 10.404/2002 e o Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/1997, junto com uma análise de jurisprudência sobre o tema existente no Brasil.

### **3. História da Associação Metropolitana de Ciclista do Recife – AMECICLO.**

Fundada em 1 de maio de 2013, por 72 pessoas na Praça do Derby, com o nome de Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife – AMECICLO, que viria a se tornar em 2018 a Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - AMECICLO, nascia uma associação que segue com mais de 10 anos de luta pela mobilidade e cicloativismo na Região metropolitana do Recife, com atuação local, nacional e internacional.

É muito importante salientar que a AMECICLO, primeiro foi criada e pensada por pessoas da sociedade civil e com a união de vários grupos de movimento do cicloativismo da cidade do Recife como: participantes da Bicletada, do Bike Anjo, do Ciclo-Ação e do Direitos Urbanos e outros movimentos, e segundo que a motivação para essa iniciativa se deu por causa da morte de três ciclistas, por atropelamento na cidade do Recife, depois de fato, o sentimento de impotência foi transformado em força e AMECICLO nasceu para a provocação e lutado por melhorias nas cidades e na infraestrutura para os ciclistas na RMR.

O papel da AMECICLO é: Buscar transformar as cidades por meio da bicicleta, em ambientes mais humanos, democráticos e sustentáveis. A AMECICLO conseguiu grandes coisas como a construção da CICLOVIA na Avenida da Governador Agamenon Magalhães, uma das vias mais centrais da Cidade do Recife, mas o trabalho da associação não se limita só a esses pontos, também existe o campo da atuação na educação como o projeto Amigo Motô, que tem por objetivo, oferecer treinamento aos condutores de ônibus, orientando como devem agir quando estiverem transitando perto de um ciclista. Temos o trabalho na incidência política, que tem o papel de cobrar e pressionar os entes que compõem o poder público e o Estado brasileiro a disponibilizar o orçamento para a melhoria da infraestrutura da RMR de do Estado, bem como, no cumprimento das metas do Plano Cicloviário do Estado. Outro ponto que a Associação de Ciclista Metropolitana do Recife se destaca é a pesquisa e a produção de dados sobre a realidade da cidade quando falamos em mobilidade, quanto no retrato de onde estão, como são e quem são as pessoas que pedalam pela Região Metropolitana do Recife – RMR, como exemplo podemos citar a contagem de ciclistas e escolher vários pontos da cidade para fazer a contagem de quantos ciclistas passam por aquele local por período de tempo (das 6 às 20h), analisando qual é o fluxo daquela região para a finalidade de geração de dados para propor melhorias na infraestrutura da cidade para os ciclistas que pedalam pela aquela região, outro importante movimento são as articulações com discentes e docentes/pesquisadores no desenvolvimento de trabalhos junto a academia,

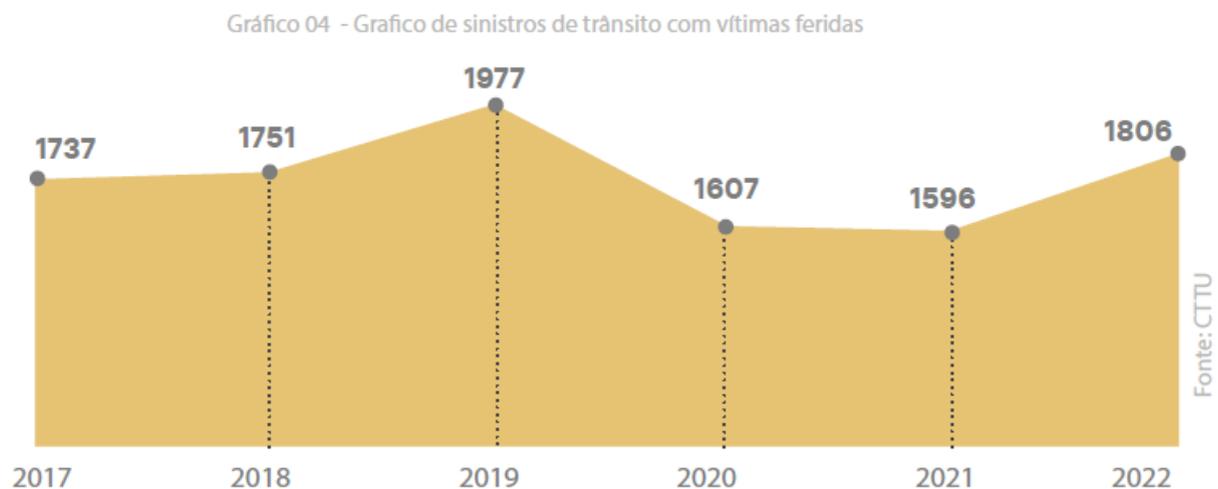
trabalhando a mobilidade urbana junto ao direito da cidade na apresentação de soluções para os problemas enfrentados por todos que vivem nas grandes metrópoles do Brasil e do Mundo.

#### 4. Dados de Sinistros de Trânsito na Cidade do Recife - PE.

A realidade da cidade do Recife, com na maioria dos grandes centros urbanos do Brasil, é mais um bom exemplo de como a questão da falta de segurança no trânsito parece ser um problema crônico no país.

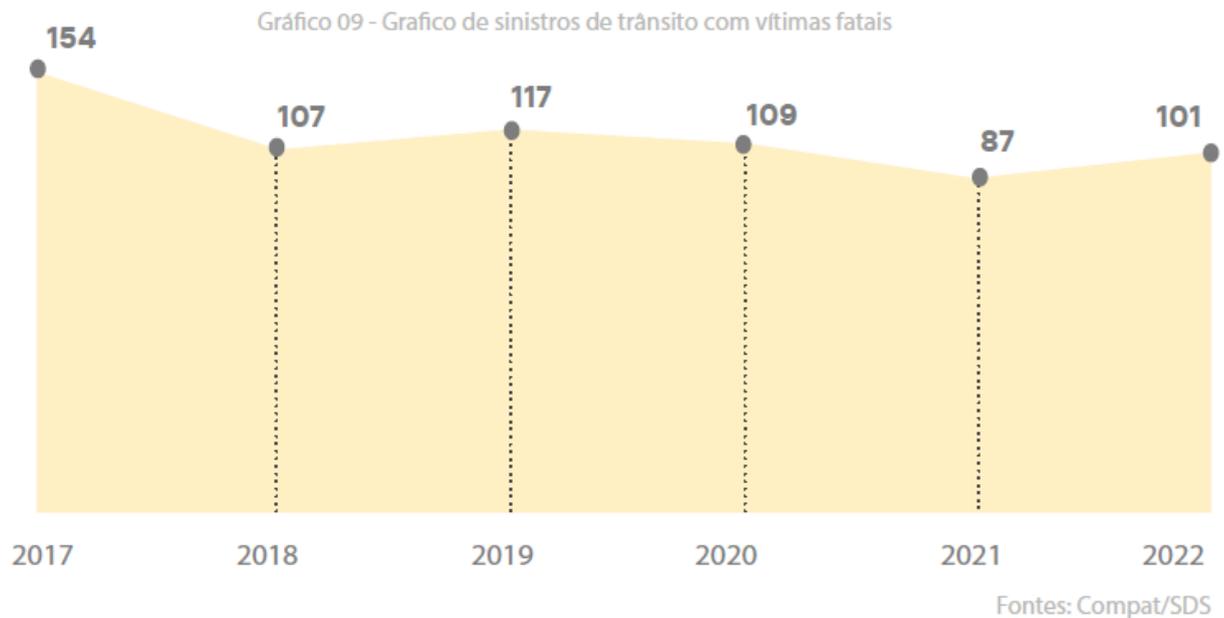
Isso fica bem evidente quando paramos para analisar o último relatório de segurança viária produzido pela Prefeitura da Cidade do Recife, onde fica evidente que, não só as mortes, mas sobretudo, a violência presente nas ruas da cidade quando falamos de todo o cenário viário da cidade.

Como mostram os dados apresentados no último Relatório Anual de Segurança Viária de 2022, pela Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife - CTTU. Os dados do relatório citado acima mostram que houve um aumento de 13% no número com o registro de 2.168 sinistros de trânsito com vítimas feridas, mas quando analisamos a série histórica de 2017 a 2022, acabamos nos deparando com uma realidade de um número alto de sinistros com uma leve alteração para baixo entre 2020 a 2021 justificada pela pandemia. (Ver Gráfico 04 abaixo)



Para melhor ilustrar a realidade da violência no trânsito também podemos analisar os dados levantados pelo Comitê Municipal de Acidentes no Trânsito - Compat, referentes às mortes nos trânsito do Recife no período de 2017 a 2022.

O gráfico de com os dados de vítimas fatais mostram na cidade do Recife mostram que houve uma redução significativa no primeiro do ano de 2017 a 2018 e depois os números mantêm-se estáveis de 2018 até o ano de 2022, o que demonstra duas coisas, a primeira, a ineficiência da política para tornar a política pública eficaz; e a segunda, o descaso do poder público local para enfrentar de forma prioritária o problema a letalidade do trânsito local. (Ver no Gráfico 09)



Os dados de vítimas feridas e vítimas fatais que de alguma forma tiverem as suas vidas impactadas pela violência no trânsito do Recife não é um problema isolado na realidade da cidade, a má execução da infraestrutura viária para os ciclistas fica evidente na cidade, e é o que vamos analisar no próximo capítulo.

## **5. Os Problemas na Infraestrutura da Cidade do Recife e a Falta de Segurança Para Quem Pedala.**

Para introduzir o leigo, ou melhor, as pessoas que não pedalam de forma diária na cidade do do Recife, escolhemos ser bem claros e dizer que os problemas são muitos e variados quando falamos da falta de infraestrutura para as pessoas que usam a cidade de forma ativa.

Escolhemos começar a tratar das questões de segurança justamente pela falta de locais, ou melhor, de estrutura, que protejam e separem os ciclistas e as bicicletas dos veículos motorizados, carro, moto, caminhão e etc.

Quando falamos sem separação entre os veículos motorizados e não motorizados, não estamos só falando de proteção da segurança e de proteção a vida, mas também, da ideia de que se existisse uma segurança viária voltada a construção da infraestrutura poderia se trabalhar uma política pública voltada para incentivar a população brasileira a fazer o uso da bicicleta como forma de locomoção diária.

Recife é o exemplo das escolhas erradas quando falamos da proteção das pessoas que pedalam pela cidade, porque escolheu usar ciclofaixas ao invés de ciclovias que realmente separam as bicicletas dos outros veículos motorizados.

É necessário para fins de entendimento daqueles que vão ler o presente trabalho apresentar quais são as diferenças entre o que é uma ciclofaixa e o que é uma ciclovia: a ciclofaixa é construída aqui no Recife com tachões bidirecionais com uma faixa de um metro de largura pintada de vermelho, já a ciclovia, se trata de um estrutura, elevada do restante da via e com grande proporções ou separada com primas que que protegem verdadeiramente os ciclistas de todo o restante do trânsito a ciclovia recebe a pintura em vermelho. Como exemplo ilustrativo vamos entrar três exemplos de infraestrutura abaixo em fotos:



Foto 1: foto de produção própria - Ciclovia da Av. Governador Agamenon Magalhães - Recife - PE - Brasil.



Foto 2: foto de produção própria - Ciclofaixa segregada com prima na Frente do Teatro Santa Isabel - Recife - PE - Brasil.



Foto 3: foto de produção própria - Ciclofaixa da Rua Santos Araújo - Recife - PE - Brasil.

Quando comparamos as fotos 1, 2 e 3 acabamos por entender como andam as políticas públicas de mobilidade e como as escolhas do poder público podem influenciar na segurança para as pessoas que pedalam por Recife.

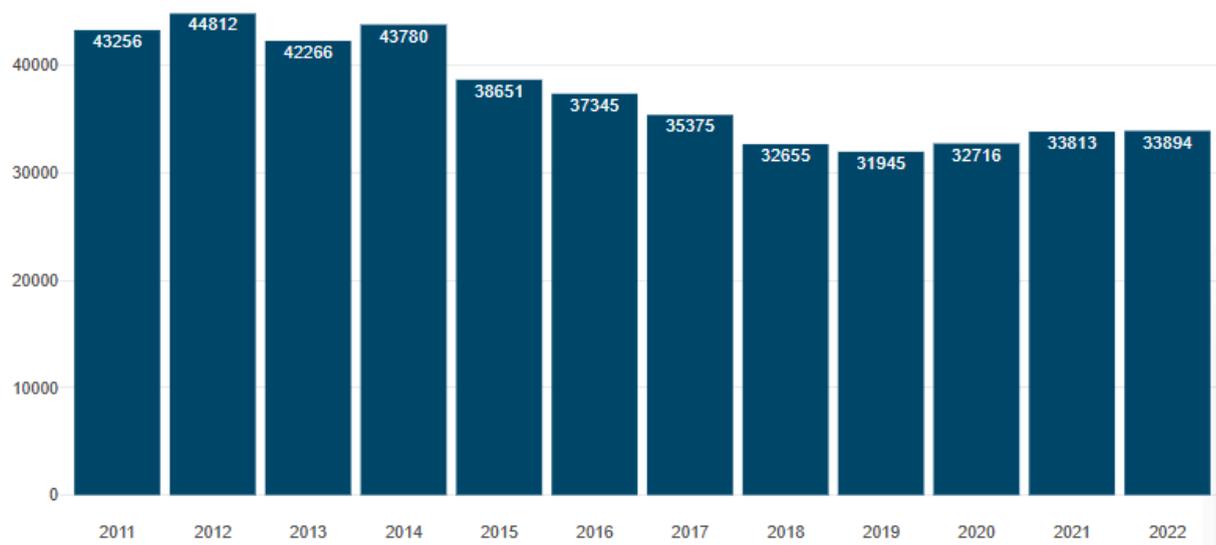
Entanto na foto 1 e 2 temos duas infraestrutura-ciclovária que separam os veículos motorizados dos ciclistas, permitindo que todos sigam os seus caminhos com segurança, a foto 3 demonstra a realidade do que um cenário de sem proteção e onde não existe proteção para quem pedala, com motos dentro da ciclofaixa, onde por lei é proibido de se transitar com veículos motorizados.

Essas três fotos demonstram as escolhas feitas pelo poder público na hora de executar a infraestrutura-ciclovária que realmente seja capaz de promover segurança aos ciclistas.

## 6. Uma fotografia do Trânsito Brasileiro e sua Realidade em Número de Vítimas de Sinistros de Trânsito.

O Brasil é o país que tem uma doença crônica dentro da sua dinâmica social, uma vez que parece aceitar uma série histórica de mais de 30 mil mortes de pessoas no trânsito. Falamos em doença crônica, porque a sociedade e muito menos o poder público, e como poder público, lei-se, o Estado brasileiro não parece perceber o quanto o país perde com esse cenário de carnificina nas vias do Brasil.

Os dados disponibilizados pelos Ministério da Saúde em dezembro de 2023, via Sistema de Informações de Mortes - SIM, demonstram que no período de 2011 a 2022 os números continuam acima de 30 mil pessoas que perderam as suas vidas em sinistros de trânsito no Brasil, Como demonstrado no gráfico abaixo:



Fonte: Ministério da Saúde. Dados consolidados do Sistema de Informação de Mortes - SIM (disponível em <<https://www.onsv.org.br/pdi/analise-datasus-2022>>)

Diante dessa realidade de violência extrema do trânsito brasileiro precisamos fazer o recorte das vítimas de sinistros de trânsito para entendermos melhor qual é a realidade das pessoas que escolhem a mobilidade ativa como forma de locomoção.

Logo abaixo vamos analisar os dados que mostram os números mortes de ciclistas em sinistros de trânsito no período de 2013 a 2023 segundo o Sistema de Informação de Mortalidade - SIM:

► MORTALIDADE - BRASIL

Óbitos p/Residênc segundo Ano do Óbito  
 Grupo CID-10: Ciclista traumatizado em um acidente de transporte  
 Período: 2013-2023

Ano do Óbito	Óbitos p/Residênc
TOTAL	14.894
2013	1.348
2014	1.357
2015	1.311
2016	1.262
2017	1.306
2018	1.363
2019	1.358
2020	1.352
2021	1.381
2022	1.346
2023	1.510

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Como demonstrado pelos dados disponibilizados pelo Ministério da Saúde brasileiro estamos diante de uma realidade ao qual nos período de 10 anos 14.894 ciclistas perderem a vida enquanto usavam do seu direito de ir e vir de forma ativa. Se toda esta quantidade de vidas perdidas em curto espaço de tempo não caracteriza omissão por parte do Estado brasileiro, realmente precisamos rever os nossos conceito do que é viver em sociedade.

Para mudarmos essa realidade de mortes no trânsito é necessário uma mudança social profunda e também que o Estado assuma o seu papel na construção de uma sociedade onde as pessoas possam sair de casa pedalando, ir para o seu destino e voltarem para casa com segurança. A realidade da violência no trânsito não pode ser uma imposição que acabe limitado que as pessoas possam caminhar, correr, pedalar e etc, de forma ativa.

## **7. O Problema da Omissão Administrativa e Aplicação da Responsabilidade Civil Para Enfrentar o Problema da Violência no Trânsito Brasileiro Quando Falamos de Quem Pedala no Brasil.**

A temática deste presente trabalho parece ser um objeto estranho para quem o analisar de longe, e de forma rápida. Tentar relacionar o direito de ir e vir, com o uso da responsabilidade civil para encontrar uma resposta, ou ao menos tentar, ao apresentar um caminho viável para diminuir os números de vítimas de sinistros de trânsitos no Brasil.

O conceito de responsabilidade que vamos trabalhar aqui está presente no art. 37, § 6 da Constituição Federal de 1988, que trata da responsabilidade dos agentes que causam algum dano, seja o agente ligado diretamente ao Estado ou seja ele terceirizado como prestador de serviço ao poder público.

O texto constitucional de 1988 no seu art. 37, caput, §6 traz a seguinte redação:

Art. 37 - a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

§ 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.

Para aplicação do entendimento da responsabilidade civil é necessário que estejam presentes os seguintes critérios: o dolo ou culpa do agente pelo dano causado e o nexo de causalidade para que seja possível identificar os danos causados e para que seja possível indenizar a vítima do dano.

Ao pesquisar a jurisprudência existente no Superior Tribunal de Justiça - STJ acabamos encontrando alguns decisões que reconheceram a responsabilidade civil objetiva para os sinistros de trânsitos que envolvam ciclistas, são essas decisões que vamos analisar a partir de agora:

PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE FATAL. ATROPELAMENTO. TRANSPORTE COLETIVO. AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO DOS ARTS. 1.022 E 489, DO CPC. DESPROVIMENTO DO AGRAVO INTERNO. MANUTENÇÃO DA DECISÃO RECORRIDA. INCIDÊNCIA DO ENUNCIADO N. 7 DA SÚMULA DO STJ.

I - Na origem, trata-se de ação indenizatória decorrente de morte por atropelamento de ciclista por veículo de serviço de transporte coletivo. Na sentença o pedido foi julgado parcialmente procedente para condenar a ré ao pagamento de danos materiais e morais. No Tribunal a quo, a sentença foi parcialmente reformada para admitir o pensionamento mensal e alterar os honorários.

II - A Corte a quo analisou as alegações da parte com os seguintes fundamentos: "Da análise de referidas peças, no entanto, não se tem como concluir pela ausência de legitimidade ativa da autora [...]. O termo de audiência de pág. 218 encontra-se ilegível e sem assinatura das partes, magistrado, promotor de justiça e advogados, de forma que não é possível concluir que [...] realmente encontrava-se legalmente divorciada [...]. Os demais documentos também não comprovam referida situação, apenas suscitam dúvida quanto ao estado em que se encontravam na data do acidente. Ademais, como ressaltado pela recorrida, inexistente a respectiva averbação na certidão de casamento. Por conseguinte, não há que se falar na ilegitimidade sustentada, devendo [...] permanecer no polo ativo da demanda. [...] Outrossim, por se tratar de responsabilidade objetiva, apenas ante demonstração de ocorrência de caso fortuito ou de força maior, bem como de culpa exclusiva da vítima, seria possível exonerar a concessionária da responsabilidade pelo ressarcimento dos danos sofridos pelo passageiro usuário e pelo não usuário do serviço. [...] Como bem salientado na sentença, não restou demonstrado nos autos a ocorrência de culpa exclusiva da vítima. As testemunhas foram ouvidas apenas como informantes, posto que se tratavam do motorista e do cobrador do ônibus que ocasionou o acidente e não foram ratificadas por outros elementos. A alegação de que a vítima havia feito uso de bebida alcoólica também não restou devidamente comprovada nos autos, razão pela qual não deve ser acolhida. Dessa forma, tendo em vista que o cotejo probatório não leva à conclusão de que o acidente decorreu por culpa exclusiva da vítima, há de ser mantido o reconhecimento da responsabilidade da demandada pelo acidente tratado nos autos. [...] Configurada a responsabilidade da demanda pelo acidente que vitimou o marido e pai dos autores, mister a condenação na reparação dos danos morais e materiais ocasionados."

III - Não há violação do 1.022 do CPC/2015 (antigo art. 535 do CPC/1973) quando o Tribunal a quo se manifesta clara e fundamentadamente acerca dos pontos indispensáveis para o desate da controvérsia, apreciando-a (art. 165 do CPC/1973 e do art. 489 do CPC/2015), apontando as razões de seu convencimento, ainda que de forma contrária aos interesses da parte, como verificado na hipótese. Conforme entendimento pacífico desta Corte, "o julgador não está obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivo suficiente para proferir a decisão". A prescrição trazida pelo art. 489 do CPC/2015 confirma a jurisprudência já sedimentada pelo Superior Tribunal de Justiça, "sendo dever do julgador apenas enfrentar as questões capazes de infirmar a conclusão adotada na decisão recorrida". EDcl no MS n. 21.315/DF, relatora Ministra Diva Malerbi (Desembargadora convocada TRF 3ª Região), Primeira Seção, julgado em 8/6/2016, DJe 15/6/2016.

IV - Quanto à matéria de fundo, verifica-se que a Corte de origem analisou a controvérsia dos autos levando em consideração os fatos e provas relacionados à matéria. Assim, para se chegar à conclusão diversa, seria necessário o reexame fático-probatório, o que é vedado pelo enunciado n. 7 da Súmula do STJ, segundo o qual "A pretensão de simples reexame de provas não enseja recurso especial".

V - Agravo interno improvido.

(AgInt no AREsp n. 2.608.998/CE, relator Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, julgado em 28/10/2024, DJe de 30/10/2024.)

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO DE CICLISTA. ÓBITO DA VÍTIMA. CULPA CONCORRENTE. DANO MORAL. QUANTUM INDENIZATÓRIO. REVISÃO. IMPOSSIBILIDADE. REEXAME DE MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO.

1. O valor arbitrado pelas instâncias ordinárias a título de danos morais somente pode ser revisado em sede de recurso especial quando irrisório ou exorbitante.
2. No caso, não se mostra irrisório ou desproporcional o quantum fixado nas instâncias ordinárias a título de compensação por danos morais inicialmente em R\$120.000,00 (cento e vinte mil reais), tendo em conta o sofrimento pela morte prematura do filho/irmão dos recorrentes em acidente de trânsito, e, ato contínuo, reduzidos para R\$80.000,00 (oitenta mil reais), em razão da concorrência das culpas no evento danoso, e das capacidades financeiras do causador do dano e da vítima.
3. Agravo interno a que se nega provimento.

(AgInt no AREsp n. 2.238.607/DF, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 29/5/2023, DJe de 7/6/2023.)

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAL E ESTÉTICO. FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚM. 284/STF. NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. AUSÊNCIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE CIVIL. ATROPELAMENTO DE CICLISTA POR CAMINHÃO. INOBSERVÂNCIA DO DEVER DE CUIDADO EXIGIDO PELA LEGISLAÇÃO. IMPRUDÊNCIA DO CAMINHONEIRO CONFIGURADA. JULGAMENTO: CPC/15.

1. Ação de indenização por danos materiais e compensação por danos moral e estético ajuizada em 09/12/2014, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 27/02/2018 e distribuído ao gabinete em 08/08/2018.
2. O propósito recursal é decidir sobre a negativa de prestação jurisdicional, bem como sobre a responsabilidade civil pelo atropelamento de ciclista, que lhe causou a amputação de uma das pernas.
3. Devidamente analisadas e discutidas as questões de mérito, estando suficientemente fundamentado o acórdão recorrido, de modo a esgotar a prestação jurisdicional, não se vislumbra a alegada violação do art. 1.022, II, do CPC/15.
4. O art. 29 do CTB, ao elencar as normas a serem observadas por todos os condutores na circulação de veículos, determina, em seu § 2º, que, "os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres". E, no que tange especificamente à circulação de bicicletas, o art. 58 reforça a ideia de preferência destas sobre os veículos automotores, nas vias em que não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou ainda quando não for possível a utilização desses.
5. A hierarquia a ser observada pelos condutores dos veículos que trafegam nas vias terrestres, da qual se extrai a regra, aplicável à espécie, de que o caminhão é responsável pela segurança da bicicleta, não afasta o dever, tanto do caminhoneiro como do ciclista, de observar as regras de circulação e conduta no trânsito.
6. A bicicleta, assim como o caminhão, é considerada pelo CTB como veículo, e, dessa forma, respeitadas as peculiaridades contidas na legislação e ressalvadas as limitações eventualmente impostas pela autoridade competente, tem direito o

ciclista, tanto quanto o caminhoneiro, de transitar nas vias terrestres, em condições seguras.

7. A ausência de espaço próprio para o fluxo de bicicletas não é tida pelo CTB como circunstância proibitiva ou inibitória de sua circulação na via. 8. A legislação de trânsito exige daquele que deseja realizar uma manobra que se certifique de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade, e que, durante a mudança de direção, o condutor ceda passagem aos pedestres e ciclistas, respeitadas as normas de preferência de passagem.

9. Hipótese em que a análise do contexto delineado no acórdão, segundo as regras estabelecidas pelo CTB, permite deduzir que o caminhoneiro agiu de maneira imprudente, violando o seu dever de cuidado na realização de conversão à direita, ao se deslocar antes para a esquerda, abrindo a curva, sem observar a presença da bicicleta, vindo, assim, a colher o ciclista com a parte dianteira esquerda do caminhão.

10. Recurso especial conhecido e provido.

(REsp n. 1.761.956/SP, relatora Ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 12/2/2019, DJe de 15/2/2019.)

#### PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. OMISSÃO DE MANUTENÇÃO DE ESTRADA. DEVER DE INDENIZAR. SÚMULA N.º 07 DO STJ.

1. Ação Ordinária de Indenização por Danos Morais e materiais contra Município em razão de acidente de bicicleta causado por saliências existentes na pista em face da omissão estatal na conservação da rodovia.

2. In casu, assentou o Tribunal de origem que não se pode acolher a alegação de que o ciclista tinha conhecimento dos percalços da via, sendo, portanto, vitimado pela sua própria desatenção ao conduzir, de forma imprudente, a sua bicicleta, à noite, por uma descida acentuada e em alta velocidade, vez que, como bem decidiu o eminente Juiz a quo às fls. 119/120, "Como já anotado, a velocidade desenvolvida pelo ciclista, natural em pista excessivamente inclinada - e não pode ser considerada excessiva por falta de prova cabal -, não concorreu para a causação do dano, e, por isto, não pode ser conhecida a culpa concorrente. E não há dúvida da existência do fato danoso e das suas circunstâncias. A inicial veio acompanhada da certidão de atendimento à vítima, expedida pelo Corpo de Bombeiros. É irrelevante o fato de ter sido expedida mais de três meses depois dos acontecimentos. Além do que, o fato foi testemunhado por mais de uma pessoa, e não há motivo para negá-lo. A força probante dos documentos de despesas de tratamento médico-dentário não foi ilidida durante a instrução. Assim, estão satisfatoriamente comprovados os danos sofridos pelo autor em razão das más condições de tráfego de ciclistas no período noturno em via municipal.

3. Deveras, sem o efetivo debate, no tribunal de origem, acerca da matéria apontada pelo Município recorrente como malferida, a saber, a teoria da responsabilidade subjetiva do Estado por ato omissivo, viabilizador da abertura da instância especial, não tendo sido sequer opostos os pertinentes embargos de declaração, têm-se, inarredavelmente, a aplicação do disposto nas súmulas n.º 282 e 356 do STF, in litteris: "Súmula n.º 282/STF - É inadmissível o recurso extraordinário, quando não ventilada na decisão recorrida, a questão federal suscitada." "Súmula n. 356/STF - O ponto omissis da decisão, sobre o qual não foram opostos embargos declaratórios,

não pode ser objeto de recurso extraordinário, por faltar o requisito do prequestionamento."

4. O Recurso Especial não é servil ao exame de questões que demandam o revolvimento do contexto fático-probatório dos autos, em face do óbice erigido pelas Súmula 07/STJ.

5. Agravo Regimental desprovido.

(AgRg no REsp n. 862.876/PR, relator Ministro Luiz Fux, Primeira Turma, julgado em 13/11/2007, DJ de 29/11/2007, p. 200.)

Como podemos ver nas decisões citadas acima, o judiciário brasileiro consegue aplicar o conceito de responsabilidade objetiva para garantir o mínimo de dignidade para vítimas de sinistros de trânsito no Brasil.

Nos chamou a atenção o fato de que no acórdão do Recurso Especial (REsp n. 1.761.956/SP) está presente o fundamento trazido pelo Código de Trânsito Brasileiro, sobre a responsabilidade do veículo maior em proteger os veículos menores e o direito do ciclista de transitar pelo acostamento das vias e quando não houver acostamento o direito de transitar na via.

Outro ponto discutido no Agravo Regimental no Recurso Especial (AgRg no REsp n. 862.876/PR), foi a discussão sobre a responsabilidade do estado ao fazer uma infraestrutura com uma elevação na pista que causou uma queda que causou danos graves no ciclista que usava o local. O argumento apresentado pela parte não foi aceito, mesmo assim, cabe analisar se o Estado poderia ser responsabilizado por não prover uma infraestrutura-cicloviária segura aos ciclistas.

Sabemos que quando se trata da responsabilidade se limita a análise do dolo, culpa e do nexo de causalidade, como determina a constituição. Mas o conceito poderia ser ampliado para responsabilizar os agentes públicos colocasse em prática as suas políticas de mobilidade, por exemplo.

A aplicação da repercussão geral aos casos que envolvessem sinistros com ciclistas no trânsito brasileiro poderia dar mais celeridade aos casos e trazer uma nova forma de tratar as questões das vítimas do trânsito brasileiro.

Um exemplo da ampliação da responsabilidade objetiva para pacificar dentro da jurisprudência brasileira foi a aplicação das diretrizes da repercussão geral pela 2ª turma do Superior Tribunal Federal - STF, no Recurso Extraordinário 136861, que tratou se houve ou

não omissão por parte de prefeitura de São Paulo na fiscalização e impedimento da comercialização indevida em residências.

No caso de referido Recurso Extraordinário cabe ressaltar alguns entendimentos trazidos pelo pelo Ministro Gilmar Mendes:

“A administração municipal jamais chegou a autorizar o manejo e a comercialização de fogos de artifício no local, tendo apenas recebido o pedido para tanto” .

No presente caso o pedido foi feito mas jamais chegou a ser analisada pela administração pública, e que também não existiu a prévia comunicação autoridade polícia, o que torna o procedimento totalmente fora do padrões exigidos.

A alegação da parte autora foi de que eles tinham feito o pedido de autorização para vender fogos de artifícios em sua residência às autoridades competentes para obter a autorização provisória para funcionar durante o período das festas juninas.

Podemos considerar que o Ministro Gilmar Mendes foi cirúrgico ao tratar da matéria e do seu entendimento sobre como andar as questões da responsabilidade civil objetiva para o judiciário brasileiro:

“A matéria, para mim, parece que é realmente de grande relevância porque, de fato, o que se discute aqui é se teria havido a omissão da municipalidade - um município gigantesco como São Paulo – porque houve o pedido, mas enquanto isso não havia possibilidade de que o requerente instalasse uma loja ou qualquer atividade concernente a fogos de artifício”.

“Na espécie, verifica-se que a questão constitucional tratada – responsabilidade objetiva pela omissão em fiscalizar atividade não autorizada pela municipalidade – tem notória importância na responsabilidade civil do Estado e necessita ser pacificada pelo Plenário desta Casa”.

No final de toda essa discussão o Recurso Extraordinário 136861, teve o seu final esperado, ou pelo menos, comum, porque não reconheceu a omissão da cidade de São Paulo, na questão referente à liberação e fiscalização da comercialização de fogos de artifícios dentro de residências. Como podemos ver na decisão abaixo:

Decisão: O Tribunal, por maioria, apreciando o tema 366 da repercussão geral, negou provimento ao recurso extraordinário, nos termos do voto do Ministro Alexandre de Moraes, Redator para o acórdão, vencidos os Ministros Edson Fachin (Relator), Luiz Fux, Cármen Lúcia, Celso de Mello e Dias Toffoli (Presidente). Em seguida, por maioria, fixou-se a seguinte tese: "Para que fique caracterizada a responsabilidade civil do Estado por danos decorrentes do comércio de fogos de artifício, é necessário que exista a violação de um dever jurídico específico de agir, que ocorrerá quando for concedida a licença para funcionamento sem as cautelas legais ou quando for de conhecimento do poder público eventuais irregularidades praticadas pelo particular", vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou no sentido de não se estabelecer uma tese. O Ministro Dias Toffoli, que também votou no sentido de não se estabelecer tese, vencido, acompanhou a tese proposta. Proferiam voto em assentada anterior o Ministro Celso de Mello, ausente por motivo de licença médica, e o Ministro Gilmar Mendes, que não participou, justificadamente, deste julgamento. Plenário, 11.03.2020.

Uma questão que acabamos por refletir é o quanto é difícil que o Estado seja responsabilizado por suas omissões, é quase uma missão impossível, fazer com que o Estado brasileiro assuma os seus erros quando deixa de fazer a sua obrigação constitucional de proteger a vida dos seus cidadãos.

Se não é possível aplicar de forma eficiente responsabilidade objetiva para responsabilizar o Estado em um caso de omissão administrativa de liberação para o funcionamento de comércio que envolve fogos de artifícios, o que dirá o judiciário brasileiro nos casos que envolvem pessoas que estão usando do seu direito de ir vir, estão pedalando pelas cidades brasileiras e são vítimas no trânsito brasileiro que, causa danos, mutila e mata ciclistas diariamente.

O que fala de um poder público que acaba, pelo menos na realidade brasileira, negligenciando e sendo omissos no que tange a proteger as pessoas que usam a bicicleta como forma de locomoção pelo país. Omissão que se dar por parte do Estado brasileiro, por não proporcionar estrutura-ciclovitária adequada para se pedalar, por não termos uma política pública adequada que vise melhorar os meios de transporte público e de incentivar as pessoas a caminhar pelas cidades de forma ativa e por não termos leis adequadas que deveriam proteger os mais frágeis no organismos do trânsito.

## **8. O Código de Trânsito Brasileiro e a Mobilidade Ativa e Sua Fragilidade na Proteção ao Direito de Ir e Vir.**

Ao analisar o Código de Trânsito Brasileiro, poucas pessoas não percebem que a palavra ciclistas aparece 7 vezes dentro da legislação que trata as questões de trânsito nacional.

Em duas em duas que a palavra ciclistas estão acompanhadas da palavra pedestres, no caso do parágrafo único do artigo 38 do CTB que trata do preferência:

Art. 38 - Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Onde encontramos o binômio pedestre-ciclista é justamente no caso do artigo 39 do CTB, que trata de como fazer o retorno de forma seguras nas vias urbanas:

Art. 39 - Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

O que poucas pessoas sabem é que o fato de que as palavras pedestres e ciclistas estarem juntas neste caso se deu porque foi a forma de tratar do assunto sem mexer na legislação da época, ou seja, podemos concluir que o Brasil nunca parou para pensar em um legislação própria que cuide das pessoas que pedalam no país.

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB, foi construído com a lógica de proteção onde o veículo maior é responsável pela proteção de menor, criando assim, uma cadeira de proteção à vida e ao mais fraco. Como podemos ver na pirâmide inversa de preferência no trânsito:



*Nota:* Pedestres, ciclistas e motociclistas são considerados vulneráveis porque não possuem proteção externa.

*Fonte:* Adaptado de Green Transportation Hierarchy, proposta por Chris Bradshaw em 1994.

Depois de tratarmos das questões de quem tem a prioridade no trânsito segundo o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, vamos trabalhar as questões de preferências das vias, porque apesar de senso comum o lugar da bicicleta não é na calçada, a menos que haja sinalização adequada feita pelos órgãos de trânsito, caso contrário o CTB proíbe o uso das calçadas pedalar no seu artigo 59:

Art. 59 - desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.”

Como já foi dito logo acima, a bicicleta pode trânsito nas vias, como qualquer outro veículo motorizado, quando não existir nenhuma infraestrutura-ciclovária ou acostamento para se transitar, conforme o art 58 e o parágrafo único do CTB:

Art. 58 nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.”

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Como podemos analisar, a legislação existe para proteção das pessoas que pedalam pelo Brasil além de pouquíssima, ela é falha por só prever multas administrativas que no final das contas precisa de alguém para se fiscalizar e fazer valer a lei, o que acaba não acontecendo, porque o Brasil não conta com amplo sistema de vigilância no trânsito que seja capaz de combater as infrações cometidas pelos condutores de veículos motorizados.

Um bom exemplo de que as leis brasileira para proteção do ciclistas parece consideram que o Estado brasileiro é onipresente e onipotente, que ele, enquanto Estado, tudo sabe e tudo vê é o fato de que no art. 201 do CTB está a seguinte obrigação para os motoristas de veículos motorizados:

Art. 201 - deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta

Sim, é lei, ou melhor, é obrigação dos condutores ao ultrapassar um ciclista deve fazer-lo respeitando a distância de 1.50 (um metro e quinta centímetros) de distância do ciclista, para as pessoas leigas isso significa, que quando um veículo motorizado for ultrapassar um ciclista ele deve ir para outra pista. Mas a realidade dos ciclistas brasileiro é sofrer ultrapassagem muito próximo da sua bicicleta e do seu corpo, estamos falando aqui do popular fino, fino esse que muitas vezes acaba matando um ciclista no país.

Além da distância de segurança para ultrapassagem determinado pelo CTB existe também a questão da redução da velocidade na hora de se passar por ciclista na via, o condutor que deixar de reduzir a velocidade na hora de ultrapassar um ciclista será punido com infração gravíssima e multa, conforme o art. 220, inciso XIII:

Art. 220 - deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:"

“XIII - ao ultrapassar ciclista:”

Quando procuramos dentro do Código de Trânsito Brasileiro - CTB encontramos poucos artigos, com punições meramente administrativas, como multa e perda de pontos na Carteira Nacional de Habilitação - CNH. Mas diante do total descargo com a vida humana, dos altos números de vítimas de sinistros de trânsito essa leis não são capazes de proteger quem pedala pelo Brasil.

Sem uma política pública nacional que leve a sério as questões de prover um plano nacional que provenha uma infraestrutura-ciclovária adequada para a pessoas que pedalam, junto com um plano que melhore os transportes públicos existentes no país e também uma campanha que vise o desincentivo dos veículos motorizados individuais, nada mudará para as pessoas que pedalam neste Terra de Vez Cruz e morte se segue dos ciclistas continuaram a se espalha pelas vias do Brasil.

## 9. Conclusões.

Chegamos a conclusão no presente trabalho, que não é possível a aplicação da responsabilidade civil objetiva para diminuir o cenário de mortalidade no trânsito brasileiro de ciclistas que se envolve em sinistros.

Sem a possibilidade de ampliação do conceito da responsabilidade civil objetiva para responsabilizar os motoristas infratores o Brasil segue com mais de 30 mil mortes anuais nas ruas do país, ao qual em 10 anos foram mais de 14 mil ciclistas mortos no trânsito brasileiro.

O reconhecimento da repercussão geral poderia acelerar e trazer um pouco mais de justiça para as vítimas no trânsito, mas como vimos, não é possível fazê-lo nos tempos atuais, porque o judiciário e a sociedade brasileira parecem optar pela completa paralisia frente a tantas mortes.

Existem caminhos a serem seguidos para que as mortes do trânsito sejam combatidas e extintas, como é o caso da aplicação de visão zero, que deixa bem claro, que nenhuma morte no trânsito é aceitável. A visão zero caminho possível e viável, mas que não se tornará sem a participação da sociedade e do Estado como promotor de política pública que realmente leve a sério a mobilidade ativa.

## Referências.

Mobiliza Brasil. **Ciclistas já são 5% dos mortos em sinistros de trânsito.** (2021).

Disponível em: <  
<https://www.mobilize.org.br/noticias/13621/mais-ciclistas-mortos-no-pais-hoje-ja-sao-5-dos-sinistros-de-transito.html#:~:text=Em%202021%2C%20foram%20registradas%2033.813,tem%20aumentado%20a%20cada%20ano>. (Acesso: em 1 de junho de 2023).

CTB Digital. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <

<https://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario247#:~:text=De%20acordo%20com%20a%20classifica%C3%A7%C3%A3o,animal%20para%20transporte%20de%20passageiros>

(Acesso em: 1 de junho de 2023)

Planalto, lei nº 9.503. **Código de Trânsito Brasileiro**. (1997). Disponível em: < [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm) (Acesso em: 1 de junho de 2023)

ABC do Abc Focado em Você. Maio Amarelo: **Ciclistas são focos de ações de educação no trânsito** **ARTESP**. Disponível em: < <https://www.abcdoabc.com.br/abc/noticia/maio-amarelo-ciclistas-sao-foco-acoes-educacao-transito-artesp-199850> (Acesso em: 1 de junho de 2023)

NAÇÕES UNIDA BRASIL. **Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2021-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo**. Disponível em: < <https://brasil.un.org/pt-br/56643-d%C3%A9cada-de-a%C3%A7%C3%A3o-pela-seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito-2011-2020-%C3%A9-lan%C3%A7ada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o> (Acesso em: 1 de junho de 2023)

Relatório Anual de Segurança Viária Recife 2022. Disponível em: < <https://cttu.recife.pe.gov.br/relatorios-anuais-de-seguranca-viaria> (Acesso em: 24 de setembro de 2024)

Tachão de Trânsito: para que serve e quais os tipos. Disponível em: < <https://setassinalizacao.com.br/tachao-de-transito/> (Acessado em 10 de janeiro de 2025)

Dados Consolidados de Óbitos no Trânsito Brasileiro - 2022. Disponível em: < <https://www.onsv.org.br/pdi/analise-datasus-2022> (Acessado em 12 de janeiro de 2025)

DATASUS Tecnologia da Informação a Serviço da Saúde. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obt10uf.def> (Acessado em 12 de janeiro de 2025)

Jurisprudência do STJ. Disponível em: < <https://scon.stj.jus.br/SCON/> (Acessado em 05 de fevereiro de 2025)

Responsabilidade civil objetiva por omissão tem repercussão geral reconhecida pela 2ª Turma. Disponível em: < <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=170747> (Acessado em 05 de fevereiro de 2025)

Supremo Tribunal Federal. Disponível em: < <https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/> (Acessado em 10 de fevereiro de 2025)