Apelação Cível nº 0260804-78.2019.8.19.0001
Apelante: Lucas Gomes Alves
Advogado(a): Fernanda De Almeida Pereira
Apelada: MRS Logística S.A.
Advogado(a): João Thomaz Prazeres Gondim
Juiz que proferiu a sentença: Ricardo Cyfer

Relatora: Desª. RENATA SILVARES FRANÇA

A C Ó R D Ã O

Ementa: DIREITO DO CONSUMIDOR E RESPONSABILIDADE CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE FERROVIÁRIO. ABALROAMENTO DE VEÍCULO EM LINHA FÉRREA. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. CULPA EXCLUSIVA DO MOTORISTA DO AUTOMÓVEL. EXCLUDENTE DE NEXO CAUSAL. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA MANTIDA. RECURSO DESPROVIDO.

I. CASO EM EXAME

1. Trata-se de Apelação Cível contra a sentença que julgou improcedentes os pedidos iniciais em demanda movida pelo ora Apelante, com vistas a obter reparação pelos danos materiais, morais e estéticos alegadamente sofridos em colisão entre o automóvel no qual era passageiro e composição ferroviária de propriedade da Ré. Argumenta o Recorrente, em suma, que foi configurada a responsabilidade civil objetiva da Requerida, que deve reparar os danos sofridos.

II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO

2. A questão em discussão consiste em verificar a existência de responsabilidade da Ré pelos danos sofridos pelo Demandante e, em caso positivo, à quantificação destes.

III. RAZÕES DE DECIDIR

3. A concessionária de transporte ferroviário responde objetivamente pelos danos causados aos passageiros, nos termos do art. 37, §6º, da Constituição Federal e do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor.

4. A responsabilidade civil objetiva prescinde tão somente da perquirição de culpa, ainda sendo necessário demonstrar o ato ilícito, o dano e o nexo causal entre ambos, este que pode ser afastado pelas excludentes cabíveis, tais como a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro.

5. *In casu*, a prova pericial de engenharia deixa clara a culpa exclusiva do condutor do carro, que, agindo sem o mínimo de cautela exigível ao transpor uma passagem de nível, desrespeitou as sinalizações e ocasionou o acidente.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

RENATA SILVARES FRANCA FADEL:33925 Assinado em: 12/08/2026 17:06:57
Local: GAB. DES. RENATA SILVARES FRANCA FADEL

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
631
Carimbado Eletronicamente

6. Como constatado pela perícia, tratando-se de local de ampla visibilidade, as sinalizações presentes no local - uma Cruz de Santo André acompanhada de placa sinalizando cruzamento de linha ferroviária e dos dizeres "PARE OLHE ESCUTE", além de uma placa de Parada Obrigatória R-1 e da pintura de cruzamento no chão não desgastada à época do acidente - são suficientes no local do fato, sendo certo que, ao não respeitar a sinalização e ignorar as buzinas acionadas pela composição, o motorista do automóvel deu causa à colisão.

7. A prova testemunhal não foi capaz de contrapor as conclusões técnicas do profissional imparcial de confiança do Juízo, mormente considerando que nenhuma das testemunhas presenciou o acidente.

8. Assim, caracterizada a excludente de nexo causal prevista no art. 14, § 3º, II, do CDC, afastada está a responsabilidade civil objetiva da Ré.

9. Impõe-se, pois, a manutenção da sentença de improcedência e o desprovimento do recurso, com a majoração dos honorários devidos pelo Apelante, na forma do art. 85, § 11, do CPC, observado o disposto no art. 98, § 3º, do mesmo diploma legal.

IV. DISPOSITIVO

10. Recurso desprovido.

Legislação relevante citada: CRFB, art. 37, § 6º; CDC, arts. 14 e 17; CPC, arts. 85, § 11, e 98, § 3º; CTB, arts. 29, XII, e 212.

Jurisprudência relevante citada: TJRJ, AP nº 0263504-37.2013.8.19.0001, rel. Des. Mônica Maria Costa Di Piero, 1ª Câmara de Direito Privado, j. em 09/11/2021; TJRJ, AP nº 0000269-43.2017.8.19.0065, rel. Des. Cristina Tereza Gaulia, 4ª Câmara de Direito Privado, j. em 19/03/2026.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelações Cíveis nº 0260804-78.2019.8.19.0001, em que é Apelante **LUCAS GOMES ALVES** e é Apelada **MRS LOGÍSTICA S.A.**,

A C O R D A M os Desembargadores que compõem a Décima Segunda Câmara de Direito Privado, por unanimidade, no sentido do **CONHECIMENTO** e **DESPROVIMENTO** do recurso, nos termos do voto da Desembargadora Relatora.

Desª. RENATA SILVARES FRANÇA
Relatora

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

R E L A T Ó R I O

Trata-se de demanda ajuizada por **LUCAS GOMES ALVES** em face de **MRS LOGÍSTICA S.A.**, com vistas a obter reparação pelos danos materiais, morais e estéticos alegadamente sofridos em colisão entre o automóvel no qual era passageiro e composição ferroviária de propriedade da Ré.

Na forma do permissivo regimental (art. 164, § 4º, do Regimento Interno do TJRJ), adoto o relatório da sentença proferida pela 10ª Vara Cível da Capital, que julgou improcedentes os pedidos iniciais nos moldes a seguir transcritos (IE nº 567):

> *"Proc. nº 0244434-24.2019.8.19.0001*
>
> *Proc. nº 0260804-78.2019.8.19.0001 (ação conexa)*
>
> *Cuida-se de ação de indenização por danos materiais, morais e estéticos proposta por Erick Silva de Oliveira em face de MRS Logística S/A, sob a alegação de que, em 07 de setembro de 2019, por volta das 5h50min, seu automóvel foi abalroado por composição férrea pertencente à ré ao tentar atravessar passagem de nível localizada na altura do km 38820m, no bairro Monte Castelo, Nova Iguaçu.*
>
> *Afirma que o local não dispunha de cancela ou sinalização adequada, e que a composição trafegava com faróis apagados e sem acionar sinais sonoros, o que teria tornado inevitável o acidente.*
>
> *Sustenta que o evento lhe causou fratura no platô tibial esquerdo e trauma cranioencefálico, com incapacidade temporária para o trabalho e sequelas físicas e estéticas.*
>
> *Pede a condenação da ré ao pagamento de indenização por danos morais e estéticos em valor a ser arbitrado pelo juízo, pensão mensal correspondente a 1,5 salário-mínimo em razão da incapacidade laboral.*
>
> *Instruem a inicial documentos às fls. 14/31.*
>
> *Contestação oferecida tempestivamente pela parte ré, instruída com documentos às fls. 98/117, alegando, preliminarmente, a inépcia da inicial, por entender que os pedidos são genéricos e ilíquidos, em afronta aos artigos 322, 324 e 292, V, do CPC. No mérito, sustenta a inexistência de responsabilidade da empresa e a culpa exclusiva da vítima. Argumenta que o local do acidente dispunha de sinalização adequada, com placas de advertência, cruz de Santo André e faixas amarelas de alerta, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e nas normas do DENATRAN. Alega que o maquinista trafegava em velocidade compatível (35 km/h), com faróis acesos e acionamento regular de buzina e freio de emergência, conforme dados registrados pelo equipamento da locomotiva. Defende que o autor agiu com imprudência ao transpor a via férrea sem parar, em desacordo com o artigo 212 do CTB, sendo essa conduta a causa exclusiva do acidente. Acrescenta que o autor se encontrava alcoolizado, retornando de uma festa, conforme constatação de testemunhas e de agentes do socorro, o que reforçaria a tese de culpa exclusiva. Requer a improcedência total dos pedidos.*
>
> *Réplica às fls. 191, ratificando os fatos e as teses constantes da exordial. Impugna a preliminar de inépcia, sustentando que o pedido genérico é plenamente admissível nas ações indenizatórias, à luz do artigo 324, §1º, II, do CPC e da jurisprudência pacificada do STJ por se tratar de hipóteses em que não é possível determinar de imediato as consequências do ato ilícito, e que o arbitramento judicial do valor indenizatório é compatível com o sistema processual e não viola o contraditório. No mérito, reafirma a responsabilidade objetiva do*

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
633
Carimbado Eletronicamente

ré com fundamento no art. 37, §6º, da Constituição Federal, por se tratar de concessionária de serviço público, e nos arts. 14 e 17 do CDC, que equiparam a vítima a consumidor por equiparação. Argumenta que a empresa não comprovou a adoção de todas as medidas de segurança, pois a ausência de cancelas e de sinalização sonora suficiente caracteriza defeito do serviço.

Decisão de saneamento à fl. 235, sendo indeferida a preliminar de inépcia da inicial, fixados os pontos controvertidos e deferidas provas documental suplementar, oral e pericial médica.

Laudo pericial acostado aos autos às fls. 337/350. O perito confirmou o nexo causal entre o acidente e as lesões sofridas por Erick Silva de Oliveira. Constatou fratura do platô tibial esquerdo, tratada de forma conservadora, e concluiu pela existência de incapacidade total e temporária pelo período de três meses, sem sequelas permanentes nem dano estético relevante. O perito atestou que o autor se encontra atualmente apto para o exercício de suas atividades laborais, sem necessidade de tratamento adicional, fisioterapia ou uso de aparelhos ortopédicos.

Manifestação das partes sobre o laudo às fls. 396 e 399, respectivamente.

AIJ às fls. 935, sendo colhido um depoimento (link de gravação à fl. 939; link oitiva à fl. 943).

Em relação ao processo 0260804-78.2019.8.19.0001, Lucas Gomes Alves ajuizou ação em face de MRS Logística S.A., em razão dos mesmos fatos, estando na ocasião do evento na qualidade de passageiro do automóvel conduzido por Erick Silva de Oliveira, tendo sofrido graves lesões físicas, redução da capacidade laborativa e danos morais e estéticos.

Pede indenização por danos morais e estéticos em valores a serem arbitrados judicialmente, além de pensão mensal correspondente a 1,5 salário-mínimo, compatível com sua remuneração como ajudante de pedreiro.

A inicial veio instruída com documentos de fls. 14/25.

Deferida JG à fl. 56.

A ré, MRS Logística S.A., apresentou contestação sustentando, em preliminar, a inépcia da petição inicial, por conter pedido genérico e ilíquido, em afronta aos artigos 322, 324 e 292, V, do CPC, uma vez que o autor poderia ter quantificado os danos. No mérito, a defesa afirma inexistir responsabilidade da empresa, por se tratar de culpa exclusiva de terceiro, imputável ao condutor do veículo. Aduz que a passagem em nível é dotada de sinalização regular, com placas de advertência e parada obrigatória, estando a via em boas condições. Alega que o maquinista observou todos os protocolos de segurança - buzina acionada e faróis acesos -, e que o acidente decorreu de imprudência do motorista, que não respeitou a sinalização nem reduziu a velocidade. Sustenta, ainda, que tanto o condutor quanto os ocupantes do automóvel se encontravam sob efeito de álcool, conforme atestado em prontuário médico e registro fotográfico, o que rompe o nexo causal entre o evento e qualquer conduta da ré. Defende, assim, a improcedência dos pedidos.

O autor apresentou réplica impugnando a preliminar de inépcia, alegando que já havia emendado a inicial para individualizar os pedidos e que a fixação de valores para dano moral e estético pode ser deixada ao prudente arbítrio do juízo. No mérito, refuta a alegação de culpa exclusiva do condutor, destacando que a passagem de nível era precária e carecia de sinalização ativa, iluminação e dispositivos de segurança, em afronta ao Decreto nº 1.832/96 (Regulamento dos Transportes Ferroviários) e à Instrução NE-4-702. Argumenta que o desnível dos trilhos e a ausência de cancela contribuíram para o acidente e que a tese de embriaguez não encontra respaldo probatório, pois o autor era mero carona e não reconhece as garrafas apresentadas pela ré nas fotografias. Sustenta que, ainda que se reconheça a culpa do motorista, esta não pode ser transferida ao passageiro, invocando os artigos 735 e 930 do Código Civil e a Súmula 187 do STF. Reitera a responsabilidade objetiva da concessionária, por defeito na prestação do serviço público de transporte ferroviário e omissão quanto à segurança da passagem.

Decisão de saneamento à fl. 203, sendo rejeitadas as preliminares e deferidas provas parcia médica e oral.

Laudo pericial de engenharia, subscrita por João Ricardo Lima Rodrigues, que realizou perícia indireta no local do acidente, constatando que a passagem de nível localizada no km

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

39+820 da linha férrea possui "proteção passiva", consistente em placas de advertência e sinalização horizontal, permitindo boa visibilidade a uma distância de aproximadamente 200 metros. Constatou-se que o trem trafegava a 35 km/h, dentro do limite permitido, com buzina acionada e freio de emergência utilizado. O perito concluiu que, considerando o campo de visão e a velocidade, o condutor do veículo teria tempo suficiente (aproximadamente 20 segundos) para perceber a aproximação da composição e evitar o abalroamento. Concluiu pela inexistência de falha na sinalização e pela adequação da infraestrutura da passagem, destacando que a colisão decorreu de imprudência do motorista, que não respeitou a parada obrigatória.

Laudo pericial médico à fl. 302, com manifestação da parte autora à fl. 353 e da parte ré à fl. 356, respectivamente. O perito diagnosticou fratura exposta no segundo e terceiro metatarso do pé direito, submetida a cirurgia de osteossíntese, com alta após três dias. A perícia fixou incapacidade parcial e permanente de 10% em razão das sequelas no pé direito, sem constatação de incapacidade total ou de afastamento laboral prolongado, com base na Tabela da Lei nº 11.945/09 do CNSP. O perito esclareceu, em respostas complementares, que o autor não apresentou documentos médicos que comprovassem afastamento de nove meses, mantendo o laudo integralmente e opinando pela homologação.

Ofício referente ao prontuário médico ao autor à fl. 454/471.

Novo esclarecimento do perito à fl. 532.

A ré, em manifestação sobre o laudo e seus esclarecimentos, reiterou a ausência de provas em sentido contrário e reforçou a tese de embriaguez do condutor, requerendo a improcedência integral dos pedidos autorais.

AIJ à fl. 563, sendo colhido um depoimento.

Não foram produzidas outras provas, estando o feito maduro para julgamento, na forma do artigo 355, I, do NCPC.

Relatado, decido.

Trata-se de ações indenizatórias conexas, propostas por Erick Silva de Oliveira e Lucas Gomes Alves em face de MRS Logística S.A., em decorrência de acidente ocorrido em 07 de setembro de 2019, quando o veículo conduzido pelo primeiro autor, tendo o segundo como passageiro, foi abalroado por uma composição férrea da ré em uma passagem de nível no município de Nova Iguaçu/RJ.

Os autores imputam à concessionária a responsabilidade pelo evento, alegando falha na segurança e sinalização da via, e pleiteiam a condenação da ré ao pagamento de indenizações por danos morais, estéticos e materiais, incluindo pensionamento mensal.

A ré, em sua defesa, sustenta a culpa exclusiva do condutor do veículo, que teria agido com imprudência ao não respeitar a sinalização existente e adentrar a passagem de nível sem as devidas cautelas. Afirma que o local era devidamente sinalizado e que seus prepostos seguiram todos os procedimentos de segurança.

A controvérsia cinge-se, portanto, à dinâmica dos fatos e à consequente aferição da responsabilidade civil pelo acidente e à existência dos danos alegados.

A responsabilidade civil das concessionárias de serviço público, como a ré, é de natureza objetiva, nos termos do artigo 37, § 6º, da Constituição Federal e do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, aplicável às vítimas do evento por equiparação.

Dessa forma, para que se configure o dever de indenizar, basta a comprovação do dano e do nexo de causalidade entre este e a conduta do agente, sendo desnecessária a demonstração de culpa.

Contudo, a responsabilidade pode ser afastada caso se comprove a ocorrência de uma das excludentes do nexo causal, a saber, a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito, a força maior ou o fato exclusivo de terceiro.

No caso em tela, a prova pericial produzida foi conclusiva para a elucidação dos fatos. O laudo de engenharia atestou que a passagem de nível possuía sinalização passiva, composta por placas de advertência e sinalização horizontal, em conformidade com as normas de trânsito, e que a visibilidade no local era boa, permitindo que um condutor percebesse o

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
635
Carimbado Eletronicamente

aproximação do trem a uma distância segura.

O perito concluiu que o condutor do veículo dispunha de tempo suficiente para parar antes de transpor a via férrea e que o acidente decorreu de sua imprudência ao não respeitar a parada obrigatória.

Com efeito, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 212, estabelece como infração gravíssima a conduta de "deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea."

Assumindo-se, portanto, que havia sinalização adequada e que a composição vinha em velocidade moderada, é forçosa a conclusão de que o condutor Erick Silva de Oliveira descurou de seu dever de cautela, agindo de forma imprudente e em manifesta violação às normas de trânsito, sendo esta a causa determinante para a ocorrência do sinistro.

A alegação dos autores de que a ausência de cancelas ou sinalização ativa caracterizaria omissão da concessionária não merece prosperar.

A legislação, como o Decreto nº 1.832/96 (Regulamento dos Transportes Ferroviários), impõe à concessionária a obrigação de adotar medidas de segurança. No entanto, a jurisprudência do STJ não exige, de forma absoluta, a instalação de cancelas, semáforos ou sinais sonoros em todas as passagens de nível.

A necessidade desses equipamentos é analisada caso a caso, considerando fatores como o volume de tráfego de veículos e pedestres, a visibilidade do local e a existência de outras formas de sinalização.

Com efeito, a conduta esperada e exigível de qualquer motorista é a de redobrar a atenção e parar o veículo antes de cruzar a linha férrea, conforme determina a legislação.

Nesse sentido, o Superior Tribunal de Justiça já consolidou posição no sentido de que, havendo sinalização adequada e visibilidade no local, a invasão da passagem de nível pelo condutor do veículo caracteriza culpa exclusiva da vítima, o que rompe o nexo de causalidade e afasta a responsabilidade da concessionária ferroviária.

Nesse sentido:

[...]

Ainda que se lamente o ocorrido e as lesões sofridas pelos autores, a análise do conjunto probatório impõe o reconhecimento da culpa exclusiva do condutor do veículo como causa primária e eficiente do acidente.

Com efeito, pela teoria da causalidade adequada, há que se aferir se a conduta analisada era, segundo as circunstâncias normais e previsíveis, a mais relevante e apta a gerar o dano verificado. Apenas nesse caso estaria configurado o nexo causal necessário à imputação de responsabilidade. No caso vertente, a causa determinante consistiu na imprudência do condutor do veículo e não na possível falta de mais um item específico de sinalização.

Rompido o nexo de causalidade entre a atividade da ré e os danos experimentados, não há que se falar em dever de indenizar, o que torna prejudicada a análise dos pedidos de compensação por danos morais, estéticos e pensionamento.

A mesma conclusão se aplica à pretensão do autor Lucas Gomes Alves, pois, embora fosse passageiro, a jurisprudência, mitigando a aplicação da Súmula 187 do STF em matéria de responsabilidade extracontratual, reconhece que o fato exclusivo de terceiro - no caso, o condutor do veículo em que se encontrava - também é causa de exclusão da responsabilidade da concessionária.

Ante o exposto, a improcedência dos pedidos é medida que se impõe.

Pelo exposto, JULGO IMPROCEDENTES os pedidos formulados nas ações propostas por Erick Silva de Oliveira e Lucas Gomes Alves, resolvendo o mérito na forma do artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil.

Condeno os autores ao pagamento das custas processuais e dos honorários advocatícios, que fixo em 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da causa para cada uma das ações observada a gratuidade de justiça que lhes foi deferida, ficando a exigibilidade de tais verbas suspensa, nos termos do artigo 98, § 3º, do Código de Processo Civil.

Publique-se. Registre-se. Intimem-se. Com o trânsito em julgado, dê-se baixa e arquivem-se.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
636
Carimbado Eletronicamente

Inconformado, o Demandante interpôs o Apelo de IE nº 578, sustentando, em síntese, que, "*restando incontroversa a natureza objetiva da responsabilidade da Ré, caberia à mesma a demonstração da existência de alguma das excludentes de sua obrigação de indenizar, como caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima, cabendo ao Autor, repita-se, comprovar apenas os danos e o nexo de causalidade, o que foi efetivado*", "[*p*]*orém, reconheceu o Ilustre Magistrado o "fato exclusivo de terceiro – no caso, o condutor do veículo em que se encontrava", sendo certo que a referida decisão se baseou APENAS na prova pericial de engenharia produzida nos autos*".

Argumenta que não se trata de fato exclusivo de terceiro, porquanto "*se caracteriza por não guardar nenhum vinculo jurídico com o transportador, ou seja, tem que ser um fato estranho e não guardar nenhuma relação com o risco do transportador, o que não é o caso dos autos, onde o condutor do veículo de passeio, do qual o trem colidiu, não se trata de "terceiro", sendo certo ainda que uma colisão, como a dos autos, faz parte do risco do negócio explorado pela Ré, sendo totalmente previsível*".

Aduz que, "*quanto à prova pericial de engenharia, única prova considerada pelo ilustre Julgador para reconhecer a imprudência do condutor do veículo, do qual o Autor era carona, verifica-se que o perito mencionou que "o local onde ocorreu o acidente caracteriza-se pela presença de proteção passiva, sendo esta realizada por placas e pintura no chão", sendo certo que em resposta ao quesito de nº 04 do Autor, sobre o cruzamento dispor de todos os equipamentos e mecanismos de segurança previstos no Decreto nº 1.832/96 e na Instrução de Sinalização, o Perito respondeu 'positivamente'*", "[*n*]*o entanto, conforme também respondido no quesito de nº 06, foi constatado que na passagem de nível onde ocorreu o acidente NÃO HAVIA PROTEÇÃO ATIVA, consistentes em sinais manuais, sonoros e luminosos, além de sinalização semafórica, cancelas e bandeiras, o que certamente evitaria inúmeros acidentes*".

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
637
Carimbado Eletronicamente

Destaca, ainda, que a sinalização no chão não era adequadamente visível, que não há provas de que a buzina tenha sido acionada da forma necessária, que havia vegetação no entorno que atrapalhava que os motoristas avistassem o trem e que o condutor não reduziu a velocidade antes de chegar ao cruzamento.

Afirma que "[*é*] *dever e obrigação intransferível de todas as entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito zelar pela regularidade e eficácia dos serviços públicos, fiscalizar e implementar no âmbito de suas atribuições correspondentes as condições adequadas de sinalização e os dispositivos de proteção e segurança ao longo das faixas de domínio e, sobretudo, estar aparelhadas para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário*" e que "[*o*] *descumprimento das normas de segurança e proteção ao trafego por parte das entidades componentes do Sistema de Trânsito Ferroviário, evidenciado em época de elevação do número de acidentes, registrados em estatística da Administração Ferroviária, gera a compreensão inquietante de que se fossem corrigidos os problemas de sinalização e de fiscalização nas faixas dos trilhos viários, seguramente, ter-se-ia evitado ou amenizado o índice de sinistros fatais, exsurgindo daí as obrigações conjuntas e solidárias dos entes responsáveis por esse estado de insegurança*".

Alega que "*no local do acidente já ocorreram diversos outros fatos similares, como corroborado pelos depoimentos das testemunhas, PROVA IGNORADA PELO MM. JUÍZO, sem que a Demandada tomasse qualquer providência no que concerne À INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DE UMA CANCELA, DE UM SINAL LUMINOSO, SONORO E DE SINALIZAÇÃO HORIZONTAL, para que os moradores próximos à linha férrea, bem como os veículos, pudessem fazer uma travessia segura*", tendo em vista o alto volume de tráfego de veículos e pedestres, como demonstrado pela prova testemunhal.

Requer, portanto, o seguinte:

"*Desta forma, tendo sido demonstrado pelo Apelante a negligência e a omissão do*

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
638
Carimbado Eletronicamente

Demandada quanto aos deveres que lhe são impostos por lei no que concerne à segurança do tráfego ferroviário, atividade de cunho eminentemente perigosa, a reclamar a tomada de medidas capazes de preservar a integridade de todos aqueles que necessitam transpor o local do acidente, medidas estas previstas no Decreto 2.089, de 18.01.1963, e sendo, como já dito, sua responsabilidade objetiva, a teor do disposto no artigo 37, parágrafo 6º da Constituição Federal e no Decreto Legislativo nº 2.681/12, além do art. 927, parágrafo único, do Código Civil e do art. 17 do Código de Defesa do Consumidor, além de não ter a Demandada produzido qualquer prova idônea de alguma excludente de sua obrigação de indenizar, requer o Apelante o conhecimento e provimento o presente recurso, para que seja reformada a respeitável sentença apelada, julgando-se procedentes os pedidos iniciais, com o deferimento integral das verbas indenizatórias elencadas na peça vestibular."

Contrarrazões no IE nº 598, pugnando pelo desprovimento do recurso.

É o Relatório.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
639
Carimbado Eletronicamente

V O T O

Prefacialmente, impende-se o conhecimento do Apelo em apreço por se fazerem presentes seus requisitos extrínsecos e intrínsecos de admissibilidade.

No mérito, busca o Autor obter reparação pelos danos materiais, morais e estéticos alegadamente sofridos em colisão entre o automóvel no qual era passageiro e composição ferroviária de propriedade da Ré.

Finda a instrução, o Juízo de origem julgou improcedentes os pedidos iniciais, ao argumento de que foi constatada a culpa exclusiva do condutor do veículo.

Nesse contexto, em atenção aos termos da irresignação interposta e ao princípio *tantum devolutum quantum appellatum*, cinge-se a controvérsia recursal à existência de responsabilidade da Ré pelos danos sofridos pelo Demandante e, em caso positivo, à quantificação destes.

Inicialmente, cumpre assentar que o conflito de interesses destes autos deve ser dirimido à luz das regras de direito material e adjetivas alusivas ao regime da responsabilidade objetiva em virtude da natureza do serviço e da qualidade da prestadora, concessionária de transporte ferroviário, aplicando-se à espécie, portanto, o disposto no art. 37, §6º, da CRFB.

Do mesmo modo, os fatos ora trazidos ao conhecimento deste Tribunal também envolvem relação de consumo, em atenção ao art. 17 do Código de Defesa do Consumidor[1], de modo a desafiar, em tese, as disposições desse diploma legal e, em especial, o regime de responsabilidade civil objetiva pelo fato do serviço, nos moldes de seu art. 14.[2]

[1] *Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.*

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

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
640
Carimbado Eletronicamente

Na responsabilidade objetiva, para que haja a obrigação de reparar, é necessário comprovar a existência do ato ilícito, do dano e do nexo causal entre ambos, apenas prescindindo da perquirição de culpa. A responsabilidade do prestador será afastada, no entanto, caso demonstradas excludentes de nexo causal, tais como caso fortuito, força maior, culpa exclusiva da vítima ou fato exclusivo de terceiro.

Pois bem, tecidas tais considerações, *in casu*, as provas dos autos demonstram a culpa exclusiva do condutor do veículo no qual o Autor se encontrava para a ocorrência do acidente, eis que desrespeitou a sinalização do local e arriscou atravessar a passagem de nível sem as devidas precauções, senão vejamos.

Para analisar as circunstâncias fáticas do caso, foi realizada perícia de engenharia por profissional de confiança do Juízo, auxiliar orientado pelo princípio da imparcialidade.

Em seu laudo, acostado ao IE nº 302, o Perito destacou, de início, que "[*o*] *local onde ocorreu o acidente* ***caracteriza-se pela presença de proteção passiva, sendo esta realizada por placas e pintura no chão***", identificando "***placas de sinalização, sendo uma de indicação de cruzamento de linha férrea, uma de identificação da linha, uma de ação de "Pare, Olhe e Escute" e uma placa de Parada Obrigatória R-1****, onde a mesma significa que, de acordo com a Resolução nº 180, de 26 de agosto de 2005, aprova o Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito,* ***o condutor que***

§ 1° O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:
I - o modo de seu fornecimento;
II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
III - a época em que foi fornecido.
§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.
§ 3° O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:
I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;
II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.
§ 4° A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
641
Carimbado Eletronicamente

deve parar seu veículo antes de entrar ou cruzar a via/pista" (fl. 308).

Analisou que, no local do acidente, "*seria possível uma visualização do trem no km 40 + 20m, ou seja, a aproximadamente 200m antes do ponto onde ocorreu o acidente*" (fl. 310), o que, diante da velocidade de tráfego da locomotiva, de 35 km/h, conferia ao motorista "*um tempo de 20,57 segundos do primeiro ponto de visualização do trem se aproximando até o ponto do acidente*" (fl. 312), suficiente para "*percorrer cerca de 171,4 m, distância suficiente para se colocar em segurança*" (fl. 313).

Destacou, ainda, que "[*m*]*omentos antes do fato e no instante do fato houve a utilização da buzina*", que "[*h*]*ouve acionamento do freio de emergência*" e que "[*f*]*oi utilizado o sinal de EIE (Evidência de Emergência) pelo operador*" (fl. 314), tudo demonstrado pelo registrador de eventos da composição (IE nº 170), equiparável à caixa preta de um avião.

Respondendo a quesitos, o *Expert*, dentre fatos relevantes para a solução do presente recurso: (i) corroborou os documentos juntados aos autos pela parte ré e a possibilidade de perícia no local do fato (fls. 314/315); (ii) respondeu **positivamente** quando questionado se o local do acidente "***dispõe de todos os equipamentos e mecanismos de segurança*** *previstos no Decreto n° 1.832, de 04 de março de 1996 (Regulamento dos Transportes Ferroviários) e na Instrução de Sinalização (Proteção Passagem de Nível – NE-4-702),* ***tendo em consideração a importância da passagem de nível, a densidade do tráfego e a velocidade desenvolvida nesta passagem***" (fl. 315); (iii) atestou que "[*a*] *passagem de nível encontrava-se em ótimo estado de conservação*" e com iluminação adequada (fl. 316), bem como que a vegetação às margens da ferrovia naquele ponto não obstrui a visão daqueles que pretendem cruzá-la (fl. 317) e que é possível visualizar a composição a uma distância segura da linha ferroviária (fl. 318); e (iv) confirmou que "*a buzina da locomotiva fora acionada por duas vezes na aproximação da PN, sendo*

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
642
Carimbado Eletronicamente

as duas últimas em acionamento longo" (fl. 325).

Assim, o laudo pericial apresentou as seguintes conclusões, *in verbis* (grifos nossos):

> "*Após análise dos fatos apresentados, pode-se concluir que:*
>
> *- O local do acidente trata-se de uma passagem em Nível pela qual a Rua Anadir Leite, via de mão dupla localizada no bairro Jardim Monte Castelo na cidade de Nova Iguaçu - RJ, cruza a faixa ferroviária e passa a se chamar Estrada Santa Rita.*
>
> *- **O campo de visão do local do acidente é de cerca de 200 m e a velocidade do trem no local do fato era de 35 km/h, com isso a vítima teria cerca de 20,57 segundos de reação. Considerando a velocidade máxima da pista de rolamento de veículos por onde o autor circulava, em 20,57 segundos o veículo percorre cerca de 171,4 metros, essa distância seria mais que suficiente para se colocar em total segurança**.*
>
> *- **De acordo com o registrador de eventos (caixa preta) da locomotiva** envolvida no acidente mostra que durante a ocorrência do evento **a velocidade no instante do acidente era de 35 km/h, sendo que o trecho permite uma velocidade de até 40 km/h; houve a utilização da buzina; acionamento dos freios de segurança; e o sinal de EIE (Evidência de Emergência) foi utilizado pelo operador**.*
>
> *- **Foram identificadas placas de sinalização, sendo uma de indicação de cruzamento de linha férrea, uma de identificação da linha, uma de ação de "Pare, Olhe e Escute" e uma placa de Parada Obrigatória R-1**, onde a mesma significa que, de acordo com a Resolução nº 180, de 26 de agosto de 2005, aprova o Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, o condutor que deve parar seu veículo antes de entrar ou cruzar a via/pista.*
>
> ***O Perito concluiu que, conforme demonstrado por meio de evidências fotográficas, no local do acidente pôde-se verificar que existe conservação do trecho, fato este que deixa claro o zelo da empresa Ré pela manutenção do trecho objeto da lide.***
>
> *Ademais, **de acordo com a caixa preta da locomotiva, todos os procedimentos de segurança foram tomados para que se evitasse o acidente, portanto não foi verificado nenhuma evidência que pudesse desabonar conduta do operador da locomotiva e ao mesmo tempo colaborar para o acidente. Também, não verificado qualquer falha na segurança no trecho da linha férrea objeto da lide**.*"

Conquanto o Apelante insista na necessidade de cancela e sinais luminosos e sonoros no local, a intensidade do fluxo na passagem de nível, como destacado pelo Magistrado sentenciante, é apenas um dos elementos a serem considerados para se atestar a necessidade de tais sinalizações, as quais foram reputadas desnecessárias pelo *Expert* de confiança do Juízo.

É cediço que, em locais de alta visibilidade, tal qual o cruzamento no qual o acidente ocorreu, a sinalização passiva regular (como a Cruz de Santo André e placas de advertência) é suficiente, pois, aliada ao respeito da sinalização e necessária

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
643
Carimbado Eletronicamente

cautela daqueles que pretendem cruzar a linha (ausentes no presente caso), é capaz de evitar acidentes. Destaca-se, por oportuno, que o tráfego intenso em volume suficiente para exigir sinalização adicional a depender do local se trata de questão técnica que, portanto, imprescinde de análise técnica, não sendo suficiente a mera prova testemunhal, mormente considerando que nenhuma das testemunhas presenciou o acidente e que, repita-se, o Perito respondeu positivamente quando questionado se o local do acidente "*dispõe de todos os equipamentos e mecanismos de segurança* [...], *tendo em consideração a importância da passagem de nível, a densidade do tráfego e a velocidade desenvolvida nesta passagem*" (fl. 315).

Na hipótese, o laudo pericial e as fotos do local na data do acidente (IE nº 127) demonstram que o motorista do veículo abalroado dispunha de ampla visibilidade da linha férrea e que o local continha sinalização adequada: placa em forma de 'X' (conhecida como Cruz de Santo André) indicando o cruzamento com via férrea acompanhada dos dizeres "PARE OLHE ESCUTE" e de placa de "PARE"[3] propriamente dita, além de sinalização de cruzamento no chão da rodovia que, à época do acidente, apresentava pouco desgaste:



[3] Denominada "Parada Obrigatória", de código R-1, ela impõe que o condutor pare por completo o seu veículo antes de prosseguir, para garantir que o fará com segurança.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
644
Carimbado Eletronicamente



Como demonstrado pelas provas dos autos, o condutor detinha todas as condições para evitar o acidente, já que poderia ver a locomotiva e escutá-la, seja o som natural de um veículo de toneladas se locomovendo e a trepidação que o acompanha, seja o aviso sonoro da buzina (acionada por longa duração duas vezes antes do acidente), caso observasse seu dever objetivo de cuidado e respeitasse a sinalização, tal qual exigido pela legislação de trânsito.

A toda evidência, o motorista do veículo, com o Autor como passageiro, avançou sobre a passagem de nível, ignorando deveres gerais de cautela, a sinalização local e em clara violação aos arts. 29, XII[4] e 212[5] do Código de Trânsito

4 *Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:*
[...]
XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

5 *Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea:*
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa.

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
645
Carimbado Eletronicamente

Brasileiro, e nesta demanda busca imputar à Ré a responsabilidade por fato ocorrido tão somente em razão da culpa do condutor do veículo, o que não pode ser chancelado por este Poder Judiciário.

Ressalta-se que o desrespeito das normas de trânsito e de deveres mínimos de cuidado pelo condutor do veículo não podem ser considerados como riscos inerentes à atividade prestada pela Ré, que não pode ser responsabilizada no presente caso por conduta atribuível unicamente ao motorista do carro, bem como que inexiste qualquer óbice ao julgamento de improcedência largamente fundamentado na única prova técnica de engenharia disponível nos autos, em especial quando suas conclusões não foram afastadas pela oitiva de testemunhas sem qualquer *expertise* técnica na matéria.

Noutras palavras, a partir do momento em que se tem uma prova produzida por profissional imparcial de confiança do Juízo, cabe à parte produzir prova técnica que refute suas conclusões, ônus do qual não se desincumbiu, eis que, para tanto, não bastam ilações infundadas quanto ao momento de acionamento da buzina, quanto à alegada falta de visibilidade do local ou quanto ao suposto tráfego intenso de veículos e pedestres, tudo o que não foi corroborado por de meio de prova idôneo.

Se inexistia exigência de sinalização além daquela presente no momento do acidente e o motorista falhou com seus deveres mínimos de cautela antes de transpor uma passagem de nível, não pode transferir as consequências de seus atos para a proprietária da composição ferroviária, cuja responsabilidade foi ilidida pela quebra do nexo causal entre sua conduta e os danos sofridos pelo Postulante.

Corroborando a fundamentação acima exposta, os seguintes precedentes desta Corte Estadual:

> *APELAÇÃO CÍVEL. INDENIZATÓRIA. ABALROAMENTO DE PEDESTRE POR COMPOSIÇÃO FÉRREA DE TRANSPORTE DE CARGA. NEXO DE CAUSALIDADE NÃO COMPROVADO. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA MANUTENÇÃO.*

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
646
Carimbado Eletronicamente

1. Cuida-se de demanda através da qual a autora, criança de 10 (dez) anos à época dos fatos, alega que trafegava de bicicleta por uma das passagens de nível da Rua Ahiva, quando foi abalroada por composição férrea da ré.
2. Prolação de sentença de improcedência do pedido, embasada no fundamento de culpa exclusiva da vítima.
3. Feito que versa sobre acidente envolvendo trem de transporte de cargas da empresa ré e a autora/apelante, a qual não se encontrava na condição de passageira, razão pela qual, in casu, não se está diante de uma relação de consumo, não havendo a inversão do ônus probatório
4. Incide à hipótese a responsabilidade extracontratual subjetiva, devendo a parte autora demonstrar a culpa da empresa ré, a qual somente será compelida a responder pelos prejuízos ocasionados à autora, caso reste comprovado que a transportadora deu causa ao acidente sofrido pela autora, nos termos do art. 927, caput, c/c art. 186 do Código Civil.
5. Incontroverso nos autos que a autora, à época do acidente, tinha apenas 10 (dez) anos de idade, e que, por volta das 14:00h, ao tentar realizar a travessia da linha férrea que passava na Rua Ahiva, sua bicicleta ficou presa nos trilhos, sendo abalroada pela locomotiva, conforme se observa do depoimento da mãe da autora em sede policial.
6. Fotografias acostadas aos autos que evidenciam que se trata de local devidamente sinalizado e de amplo campo de visão que permite visualizar a chegada do trem, valendo destacar, em acréscimo, que a aproximação de um trem de carga é de fácil percepção, em razão do barulho, da trepidação do solo e dos sinais sonoros característicos da passagem da composição.
7. Restou verificada, ademais, a falta de cuidado dos responsáveis ao permitir que uma criança de dez anos transitasse sozinha de bicicleta ao lado de uma linha férrea.
8. Depoimento do tio da autora, que trafegava à frente de bicicleta, no sentido de que sequer tinha percebido a presença da criança no local, que se encontrava sozinha sem a presença de um adulto, bem como que acreditava o trem estava em baixa velocidade, a 40 km/h, e que existe uma placa de sinalização com a figura de cruz no local.
9. Inviabilidade de a concessionária vedar toda a extensão da malha ferroviária, devendo os transeuntes observarem as sinalizações de segurança e realizar as travessias nas passagens de nível, e quando estas não existirem, devem ter cuidado redobrado para realizar a travessia.
10. Impossibilidade de se atribuir o acidente a uma deficiência de sinalização/vedação, mas tão somente à conduta manifestamente imprudente da vítima que atravessou a via férrea consciente da aproximação da composição, bem como de seus responsáveis que permitiram que uma criança de 10 anos brincasse próximo à linha férrea.
11. Parte autora que optou, de forma deliberada, por realizar a travessia da linha férrea, colocando-se em situação de perigo de forma voluntária, assumindo o risco de sua escolha, restando caracterizada, nessa toada, a culpa exclusiva da vítima que afasta o nexo de causalidade necessário à caracterização da responsabilidade da concessionária.
12. Demandante que não logrou se desincumbir do ônus de demonstrar os fatos constitutivos do seu direito, a teor do art. 373, inciso I, do CPC.
13. Manutenção da sentença de improcedência.
14. Desprovimento do recurso.
(0263504-37.2013.8.19.0001 - APELAÇÃO. Des(a). MÔNICA MARIA COSTA DI PIERO - Julgamento: 09/11/2021 - PRIMEIRA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 8ª CÂMARA CÍVEL))

APELAÇÕES CÍVEIS. DIREITO CONSTITUCIONAL, DO CONSUMIDOR E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE FERROVIÁRIO EM PASSAGEM DE NÍVEL ENTRE VEÍCULO E LOCOMOTIVA. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CULPA EXCLUSIVA DE TERCEIRO. ROMPIMENTO DO NEXO CAUSAL. DENUNCIAÇÃO DA LIDE HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS NA LIDE SECUNDÁRIA. ART. 129, PARÁGRAFO ÚNICO, DO CPC. REDUÇÃO DO PERCENTUAL. RECURSO DA AUTORA DESPROVIDO. RECURSO DA RÉ PARCIALMENTE PROVIDO.
I. CASO EM EXAME

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
647
Carimbado Eletronicamente

1. Apelações cíveis interpostas em ação indenizatória ajuizada em face de concessionária ferroviária, em razão de acidente ocorrido em 06/02/2015, em passagem de nível no Centro de Vassouras, que resultou no óbito do companheiro da autora, após colisão entre a caminhonete em que se encontrava a vítima e locomotiva de propriedade da ré, com pedido de indenização por danos materiais e morais, bem como denunciação da lide à seguradora.
II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO
2. Há duas questões em discussão: (i) definir se a concessionária ferroviária responde civilmente pelo acidente fatal ocorrido em passagem de nível, à luz da responsabilidade objetiva prevista no art. 37, § 6º, da Constituição Federal e dos arts. 14 c/c 17 do CDC, ou se configurada excludente de nexo causal por culpa exclusiva de terceiro; (ii) estabelecer se é devida, e em que patamar, a condenação da ré/denunciante ao pagamento de honorários advocatícios em favor da denunciada, diante da improcedência da ação principal.
III. RAZÕES DE DECIDIR
3. A responsabilidade civil das concessionárias de serviço público é objetiva, mas exige a demonstração do nexo causal entre a conduta administrativa e o dano, o qual é afastado quando configurada culpa exclusiva de terceiro.
4. O conjunto probatório, especialmente o laudo pericial oficial, conclui que a causa determinante do acidente foi a transposição inadequada da linha férrea pelo condutor do veículo automotor, que desrespeitou a preferência de passagem do trem e a sinalização existente no local.
5. A prova oral, notadamente o depoimento do maquinista, confirma a observância das cautelas operacionais, como velocidade compatível, acionamento de sinais sonoros e frenagem de emergência, não sendo possível evitar a colisão.
6. Não se verifica omissão específica da concessionária quanto ao dever legal de segurança e sinalização, estando a passagem de nível devidamente sinalizada, nos termos do Decreto nº 1.832/96.
7. Caracterizada a culpa exclusiva de terceiro, resta rompido o nexo causal, afastando-se o dever de indenizar e impondo-se a manutenção da sentença de improcedência.
8. Nos termos do art. 129, parágrafo único, do CPC, sendo o denunciante vencedor na ação principal, a denunciação da lide não é examinada, subsistindo, contudo, a condenação do denunciante ao pagamento das verbas de sucumbência em favor do denunciado.
9. Considerando que a lide secundária restou prejudicada e que a atuação processual da seguradora limitou-se à apresentação de defesa e acompanhamento do feito, mostra-se razoável a redução dos honorários advocatícios, observados os critérios do art. 85, § 2º, do CPC e a orientação firmada no Tema 1.076 do STJ.
IV. DISPOSITIVO E TESE
10. Recurso da autora desprovido. Recurso da ré parcialmente provido.
Tese de julgamento:
1. A responsabilidade objetiva da concessionária de serviço público é afastada quando comprovada a culpa exclusiva de terceiro, apta a romper o nexo causal, ainda que o dano decorra de atividade administrativa.
2. Julgada improcedente a ação principal, o denunciante permanece responsável pelo pagamento dos honorários advocatícios do denunciado, nos termos do art. 129, parágrafo único, do CPC.
3. É admissível a redução do percentual dos honorários na lide secundária quando a atuação do patrono do denunciado se revela limitada, desde que respeitados os critérios do art. 85, § 2º, do CPC e afastada a fixação por equidade em hipóteses de valor elevado da causa.
Dispositivos relevantes citados: CF/1988, art. 37, § 6º; CPC, arts. 85, § 2º e 129, parágrafo único; CTB, art. 29, XII; Decreto nº 1.832/96.
Jurisprudência relevante citada: STJ, REsp nº 2.112.474/RS, Rel. Min. Nancy Andrighi, Terceira Turma, j. 14.05.2024; STJ, Tema 1.076; TJRJ, Apelação nº 0013972-16.2020.8.19.0007, Rel. Des. Fabio Uchoa Pinto de Miranda Montenegro, 21ª Câmara de Direito Privado, j. 02.07.2024; TJRJ, Apelação nº 0225077-63.2016.8.19.0001, Rel. Des Maria Helena Pinto Machado, 16ª Câmara de Direito Privado, j. 15.10.2025; TJRJ Apelação nº 0007788-73.2010.8.19.0046, Rel. Des. Cláudia Telles de Menezes, 4ª Câmara de Direito Privado, j. 16.04.2024.
(0000269-43.2017.8.19.0065 - APELAÇÃO. Des(a). CRISTINA TEREZA GAULIA

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ

Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Página
648
Carimbado Eletronicamente

Julgamento: 19/03/2026 - QUARTA CAMARA DE DIREITO PRIVADO (ANTIGA 5ª CÂMARA CÍVEL))

Dessa sorte, caracterizada a excludente de nexo causal da culpa exclusiva do motorista do automóvel no qual o Demandante se encontrava, descaracterizada está a responsabilidade objetiva da Ré, nos termos do art. 14, § 3º, II, do CDC.

Impõe-se, pois, a manutenção da sentença de improcedência e o desprovimento do recurso, com a majoração dos honorários devidos pelo Apelante para 12% (doze por cento) sobre o valor atualizado da causa, *ex vi* do art. 85, § 11, do CPC, observado o disposto no art. 98, § 3º, do mesmo diploma legal.

Diante do exposto, **VOTO** no sentido de **CONHECER** do recurso, e, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, majorando os honorários devidos pelo Recorrente para 12% (doze por cento) sobre o valor atualizado da causa, nos moldes do art. 85, § 11, do CPC, observado o disposto no art. 98, § 3º, do mesmo diploma legal.

Rio de Janeiro, na data da sessão.

Desª. RENATA SILVARES FRANÇA
Relatora

F

ASSINADO DIGITALMENTE PJERJ