UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS
CURSO DE DIREITO

Marilan Luiz Mendes Bertuham

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES AUTOMOBILISTICOS

Juiz de Fora
2014

Marilan Luiz Mendes Bertuham

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES AUTOMOBILISTICOS

Monografia de Conclusão de Curso apresentada ao curso de Direito da Universidade Presidente Antonio Carlos como requisito parcial à obtenção do título de "Bacharel em Direito" e aprovada pela professora orientadora Bianca Stephan S. Mascarenhas.

Juiz de Fora

2014

FOLHA DE APROVAÇÃO

Marilam Luiz Mendes Bertulham

Aluno

Responsabilidade Civil do Estado em Acidentes Automobilísticos

Tema

Monografia de conciusão de Curso apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Presidente Antônio Carlos / Juiz de Fora, como exigência para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

BANCA EXAMINADORA

Bianca Stephan S. Mascarenhas

Luciana Jacob Braga

Aprovada em 15 / 12 / 2014.

Para minha esposa Roberta e meu filho Davi, que foram fundamentais na conquista dessa vitória.

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Roberta em primeiro lugar, pelo amor, pelas palavras que me fortaleceram a cada dia, por ser meu alicerce, pelos conselhos!

Aos professores da Unipac obrigado pelo ensino.

Por fim a todos que estiveram ao meu lado durante esta etapa, vocês fazem parte de minha vida por serem especiais para mim.

Posso não concordar com nenhuma das palavras que você disser, mas defenderei até a morte o direito de você dizê-las.

VOLTAIRE

De nada valem as ideias sem homens que possam pô-las em prática.

KARL MARX

RESUMO

O fio condutor deste trabalho é o limite da responsabilidade civil do Estado nos acidentes automobilísticos. O enfoque se dará no ordenamento jurídico vigente frente aos acontecimentos diários de acidentes envolvendo automóveis, de forma a garantir o direito daquelas pessoas que estiveram envolvidas.

Através de pesquisa doutrinária chegaremos à conclusão de qual o limite da responsabilidade estatal com relação aos variados acidentes automobilísticos ocorridos na atualidade de acordo com as teorias adotadas no Brasil e de como esta responsabilidade pode influenciar nas decisões quanto ao ressarcimento dos danos morais, materiais e lucros cessantes.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade. Limite. Estado. Acidente. Automóveis.

ABSTRACT

The underlying theme of this work is the limit of liability of the state in car accidents. The focus will be on current legislation facing the daily happenings of accidents involving cars, in order to guarantee the rights of those people who were involved.

Through research doctrinal reach the conclusion that the limit of state responsibility with respect to various automobile accidents that occurred today in accordance with the theories adopted in Brazil and how this responsibility can influence decisions regarding the compensation of moral damages, materials and profits loss.

KEYWORDS: Responsibility. Limit. State. Accident. Car.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO----------09

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO----------11

1.1 As causas de Acidentes automobilísticos----------12

1.2 O Estado e sua responsabilidade nas questões de trânsito ----------14

2 RESPONSABILIDADE CIVIL----------16

2.1 Responsabilidade Civil do Estado----------17

2.2 Responsabilidade Civil do Estado e Legislação Especial----------21

2.3 Casos de Responsabilidade Civil do Estado nos tribunais----------22

3 O DEVER DE INDENIZAR DO ESTADO----------29

3.1 Danos ----------30

3.1.1 Dano Material----------32

3.1.2 Danos Moral----------33

CONCLUSÃO----------35

BIBLIOGRAFIA ----------37

INTRODUÇÃO

Com o passar do tempo, o número de veículos que circulam nas vias públicas vem se multiplicando consideravelmente. A maior acessibilidade na aquisição de veículos pela sociedade, devido às baixas taxas de juros, a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e a situação econômica do país são os principais motivos geradores desse aumento. Contudo, as vias públicas estão na contramão desse desenvolvimento, a falta de manutenção e sinalização na maior parte dessas vias contribuem significativamente para as causas de acidentes automobilísticos.

As facilidades proporcionadas pelos financiamentos dos veículos é um dos fatores para a popularização do automóvel, que, associada à precariedade do transporte coletivo nas grandes cidades brasileiras tem determinado excesso de veículos que superlota as vias de tráfegos, causando engarrafamentos crônicos em vários lugares, principalemnte nos grandes centros urbanos. (PRESA, 2010)

De acordo com dados extraídos do sítio eletrônico do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran, 2013), em março de 2013, circulavam pelas ruas e estradas do país cerca de 77 milhões de veículos, entre eles automóveis, caminhões, motocicletas, tratores e ônibus, número este que se comparado ao mês anterior sofrera um aumento de cerca de 500 mil veículos.

O grande crescimento do número de veículos que circulam nas ruas do país é a principal causa do aumento dos acidentes ocorridos nos últimos anos, principalmente devido ao aumento de motocicletas. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, segundo matéria publicada no jornal O Globo, entre 2007 e 2012 o crescimento total da frota foi de 27%, a de motos, contudo, apresentou aumento de 63%, enquanto a de automóveis 21%. (VASCONCELOS, 2013)

De acordo com a redação do Art. 37,§6º da CF, as pessoas jurídicas prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa**.**

A partir desta ideia será analisado no presente trabalho os limites da responsabilidade civil do Estado nos acidentes automobilísticos, onde serão abordadas as Teorias da Responsabilidade Civil a fim de delimitar a responsabilidade do Estado, mais especificamente nas questões de acidentes automobilísticos, com relação ao dever de indenizar as vítimas e

seus familiares, devido às lesões de diversas naturezas, decorrente de acidentes de trânsito causado pela ação, ou mesmo pela omissão, da administração pública.

Di Pietro (2005), conceitua a responsabilidade do Estado como uma obrigação de reparar danos causados a terceiros devido à ocorrência de comportamentos comissivos ou omissivos, materiais ou jurídicos, lícitos ou ilícitos, imputáveis aos agentes públicos.

Prevê o artigo 43 do Código Civil (2002) que *a*s pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

Verificamos que o § 3º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro (1997), trouxe a condição de que *o*s órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Preceitua o artigo 927 do Código Civil (2002) que aqu*ele* que, por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo e que há obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Finalmente, a partir de todas as definições expostas será abordado no presente trabalho como e em qual limite a responsabilidade civil do Estado poderá ser invocada de forma a contribuir com a adequação da legislação aos fatos sociais, a fim de tutelar o direito dos cidadãos, já que o ordenamento jurídico emana do povo e deve caminhar junto com ele.

1 ACIDENTES DE TRÂNSITO

A Lei n° 9.503 de 23 de setembro de 1997 institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o qual define em seu artigo 1º que trânsito é "a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga".

De acordo com a definição extraída do sítio eletrônico do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2013), "acidente de trânsito é todo evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos".

Acidente de trânsito pode ser conceituado como todo o evento danoso, envolvendo veículos, pessoas e ou animais na via pública. Pode ser definido, ainda, como todos os acontecimentos inesperados, inevitáveis ou não intencionais, de que resultem danos pessoais ou, apenas, materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública. (DENATRAN, 2013)

Os acidentes de trânsito afetam cada vez mais a sociedade. O número de acidentes aumentou com o crescimento da frota de automóveis, porém, as vias públicas não acompanharam tal desenvolvimento e, por isso, representam uma parcela significativa das causas de acidentes automobilísticos.

Conforme conceito do Código de Trânsito Brasileiro (1997) em seu artigo 1º § 2º:

> O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

São altos os índices de acidentes de trânsito, tanto que esse assunto juntamente com as variáveis que os circundam, tais como comportamento humano, tecnologia, engenharia de tráfego, entre outras, têm sido foco de preocupação social.

É fundamental acrescentar que cada evento não tem a mesma importância na causa dos acidentes de trânsito, os fatores que culminam num acidente surgem da complexa relação entre veículo, ambiente, normas, sinalização, fiscalização, capacidades psicofísicas do condutor. (HOFFMANN; GONZÁLEZ, 2003)

Dessa maneira, pode-se afirmar que o trânsito é movimento e todo movimento pode,

como possibilidade lógica, levar a um acidente de trânsito. (VASCONCELOS, 1985)

Pode-se dizer que as imprudências determinantes de acidentes no Brasil são a velocidade excessiva, dirigir embriagado, desrespeitar a sinalização, falta de direção defensiva, entre outras.

Além disso, observa-se que as imprudências são determinadas, também, por outros fatores que dependem da atuação do Estado, como a falta de fiscalização, a impunidade devido a uma legislação deficiente, a falta de conscientização da sociedade, má sinalização, erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços, entre outras.

1.1 As causas de acidentes automobilísticos

Acidentes automobilísticos e problemas nas vias públicas são as principais matérias jornalísticas dos dias atuais, ruas cheias de buracos, desnível entre pistas, sinalizações erradas, curvas mal projetadas, obras mal sinalizadas, colocam em risco a vida dos usuários, cabendo ao Estado, o responsável direto pela manutenção da via, sanar os problemas a fim de evitar os acidentes.

Segundo dados do Denatran (2013):

> Atualmente cerca de 2 milhões de pessoas morrem por ano, vítimas da violência no trânsito, e o número de feridos é ainda mais alarmante. Levando em conta que dois dos principais fatores que influenciam no crescimento da taxa de mortalidade no trânsito são a relação comportamento e segurança dos usuários e o excesso de velocidade.

Wilson Melo da Silva (1983, p. 11) relaciona as causas principais dos acidentes:

> [...] tais causas, na generalidade com a que são expostas, comportam desdobramentos: a embriaguez, a fadiga, o sono, o nervosismo, os estados de depressão e angústia, a emulação, o uso de drogas, o exibicionismo etc. Todas essas causas e desdobramentos evidenciam uma conduta culposa do motorista e demonstram a necessidade de serem cominadas penas mais severas aos causadores de acidentes.

Rozestraten (1988) define os eventos materiais ou psíquicos como principais fatos causadores de acidentes no trânsito, quais sejam, falhas no ambiente, defeitos mecânicos e inúmeros fatores humanos.

As condições adversas sendo fatores que podem prejudicar o desempenho no ato de conduzir, podem ser responsáveis pelo acontecimento de acidentes. Assim, a luz, o tempo, a via, o trânsito, o veículo e o condutor são condições que podem provocar acidentes.

Com relação à condição adversa da luz, pode-se destacar a sua falta ou excesso; o excesso de claridade provoca ofuscamentos, o que pode ocasionar uma visão inadequada; já a falta de iluminação, provoca situações de pouca visibilidade que acabam por impedir o condutor de perceber situações de risco.

Na condição adversa do tempo podemos destacar a chuva, a neblina ou cerração, a fumaça, o granizo entre outros. Tais fenômenos da natureza causam dificuldades de visibilidade e também podem ocasionar problemas nas vias como, por exemplo, alagamentos e desmoronamentos.

As condições adversas das vias são várias, dentre elas: as curvas, desvios, tipo de pavimentação, largura da pista, desníveis, acostamento, trechos escorregadios, buracos, obras na pista. Para uma segurança efetiva é necessário que os usuários do trânsito tenham consciência do estado de conservação da via, bem como de suas características fundamentais.

As condições adversas do trânsito referem-se à presença de pedestres, veículos, animais na via e, também, a determinadas ocasiões e datas do ano que interferem no comportamento do condutor e na quantidade de veículos, pedestres e condutores em circulação nas vias. Podendo diferenciar também as condições com relação às vias urbanas e as vias rurais.

As condições adversas do veículo estão diretamente ligadas às revisões periódicas e manutenção que mantém o veículo em boas condições de uso bem como pequenos cuidados diários que garantem a segurança no trânsito e o cumprimento da legislação.

São várias as condições adversas causadas por um veículo defeituoso, de acordo com os defeitos apresentados, como pneus gastos, limpadores de para-brisa com defeito, freios desregulados, falta de buzina, lâmpadas queimadas, espelhos retrovisores deficientes, defeito nos equipamentos obrigatórios, cinto de segurança defeituoso, que podem gerar várias condições que ocasionam acidentes e colocam em risco a vida do condutor, motoristas, passageiros e pedestres.

A condição adversa do condutor é a condição adversa mais perigosa, mas é também a mais fácil de ser evitada, pois trata-se do estado em que o condutor se encontra física e mentalmente no momento em que irá fazer uso do veículo no trânsito.

Portanto, prevenir para que não ocorram situações adversas é um importante meio de se evitar acidentes e proteger a vida de todos aqueles que estão envolvidos no trânsito, sendo este o principal fator para salvar várias vidas que são perdidas no trânsito todos os dias.

1.2 O Estado e sua responsabilidade nas questões de trânsito

O Estado tem a função de autuar, penalizar e, principalmente, educar e conscientizar os cidadãos sobre as Leis de Trânsito.

Vejamos dois dos principais artigos do Código de Trânsito Brasileiro que dispõe sobre a responsabilidade do Estado com relação às questões de trânsito:

> Art. 1º § 2º: O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

> Art. 1º§ 3º: Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

No tocante ao veículo, por exemplo, a causa do acidente está diretamente relacionada com o estado de conservação, dos pneus, freios, direção, rodas, limpadores, iluminação.

Desta forma, tomando como premissa o ordenamento jurídico vigente, é o Estado o responsável indireto de acidentes de trânsito, em que esteja envolvido um veículo sem condições de uso, pois é dele o dever de fiscalizar, tendo o dever de agir em defesa do bem-estar da população.

Embora a conservação do veículo seja responsabilidade do proprietário, cabe ao Estado à efetiva fiscalização e retirada de circulação dos veículos, que possam colocar em risco o patrimônio ou vida dos demais usuários das vias públicas.

Desta forma, podemos abordar três aspectos que devem ser empregados pelo Estado para uma tutela efetiva nas questões de trânsito: a educação, no sentido de instruir os usuários quanto às formas adequadas e seguras de utilização das vias públicas; a engenharia, no sentido de, por um lado, prover o sistema viário de elementos tais que possibilitem a movimentação de veículos e pessoas com fluidez, conforto e segurança, e, por outro, aprimorar a segurança e

desempenho dos veículos automotores; e, a aplicação das leis, mormente no tocante ao código de trânsito. (DNIT, 2013)

Segundo dados do Denatran, os números mais recentes de acidentes no trânsito são do Ministério da Saúde e mostram que em 2010, 42.844 pessoas morreram nas estradas e ruas do país.

Para o ministro das cidades Aguinaldo Ribeiro, é preciso investir na mudança de hábitos e não apenas modificar a legislação:

> Na realidade, ninguém muda comportamento por decreto ou legislação, a gente muda comportamentos por atitudes e adesão social. É esse conjunto de ações que nos permitirá, enquanto sociedade, termos um trânsito cidadão, onde a gente possa deixar de assistir aos muitos acidentes que acontecem, às vezes por mero desleixo, por inconseqüência. Atos simples que tem uma repercussão definitiva para as famílias brasileiras. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013)

O governo Federal lançou em maio de 2011 uma campanha de trânsito permanente, a partir da Resolução A/64/L44 da ONU (2010), proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década Mundial de Ações para Segurança no Trânsito”. A iniciativa visa estimular esforços para conter e reverter a tendência crescente de fatalidades e ferimentos graves em acidentes no trânsito em todo o mundo.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil encontra-se preceituada no artigo 159 do Código Civil (BRASIL,2002), que prescreve: "Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo outrem, fica obrigado a reparar o dano."

Maria Helena Diniz (2005), conceitua responsabilidade civil como a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado por terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por que ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.

A noção de responsabilidade para o ordenamento jurídico constitui no pressuposto de que o responsável deverá responder perante à ordem jurídica pelas consequências danosas de seus atos.

A partir daí observa-se dois pressupostos para configuração da responsabilidade: primeiramente o fato e sua imputabilidade, seja ele de caráter comissivo ou omissivo; e por outro, a aptidão jurídica de responder pelo fato ocorrido.

A responsabilidade pode ser classificada quanto à sua origem em: contratual ou extracontratual. Responsabilidade contratual é aquela que resulta da falta de adimplemento ou da mora no cumprimento de qualquer obrigação, bastando o contratante provar o inadimplemento para obter reparação das perdas e danos. Já a responsabilidade extracontratual é a lesão a um direito sem que entre o ofensor e o ofendido preexista qualquer relação jurídica, caberá à vítima provar a culpa do agente. A princípio, a responsabilidade extracontratual baseia-se na culpa, onde o lesado deverá provar para obter reparação que o agente agiu com imprudência, imperícia ou negligência.

Celso Antônio Bandeira de Mello (2006, p. 983) conceitua a responsabilidade patrimonial extracontratual como sendo:

> A obrigação que lhe incumbe de reparar economicamente os danos lesivos à esfera juridicamente garantida de outrem e que lhe sejam imputáveis em decorrência de comportamentos unilaterais, lícitos ou ilícitos, comissivos ou omissivos, materiais ou jurídicos.

Porém poderá existir a responsabilidade baseada no risco, gerada pela atividade do causador do dano. Portanto, duas são as modalidades de responsabilidade civil extracontratual quanto ao fundamento: a subjetiva, se fundada na culpa, e a objetiva, se ligada ao risco.

2.1 **Responsabilidade Civil do Estado**

A responsabilidade civil do Estado é a que impõe a obrigação de compor o dano causado a terceiros, por agentes públicos ou prestadores de serviços públicos, no desempenho de suas funções ou a pretexto de exercê-las.

Hely Lopes Meirelles (1995, p.556), define "responsabilidade civil da Administração é a que impõe a Fazenda Pública a obrigação de compor o dano causado a terceiro por agentes públicos no desempenho de suas atribuições ou a pretexto de exercê-las."

Maria Sylvia Zanella di Pietro (2005), com denominação diferente, conceitua a responsabilidade extracontratual do Estado com uma obrigação de reparar danos causados a terceiros devido à ocorrência de comportamentos comissivos ou omissivos, materiais ou jurídicos, lícitos ou ilícitos, imputáveis aos agentes públicos.

De acordo com a evolução histórica acerca da responsabilidade estatal, partiu-se da irresponsabilidade para a responsabilidade subjetiva, e, em seguida a responsabilidade objetiva.

Segundo a teoria que vigorava antigamente, o poder do rei emanava, em última análise, de Deus. Assim nasceu a regra inglesa da infalibilidade real “the king can do no wrong”, como pode-se extrair da ilustração de Cezar Fiuza (2004, p.701):

> Partiu-se da irresponsabilidade para a responsabilidade subjetiva, até a responsabilidade objetiva. A irresponsabilidade fundamentou-se na regra inglesa da infalibilidade real – The king can do no wrong. O Estado estava muito ligado à pessoa do rei, que era entronado, em última instância, por Deus.

A irresponsabilidade estatal que dominou na época dos Estados Absolutistas perdurou por vários anos, só vindo ser extinta no século XIX. Em meados do século XIX começou-se a admitir a responsabilidade subjetiva do Estado, esta que depende da demonstração da culpa do agente, sem a qual, mesmo que haja um ato ilícito e dano, não há que se falar em responsabilidade.

Ocorre que a responsabilização subjetiva do Estado se mostrou ineficaz na tentativa de garantir direitos dos cidadãos, tendo em vista a grande dificuldade deles em produzir provas frente ao Estado que protegia a administração pública e seus agentes.

Conforme preceitua César Fiuza (2004, p.701):

> A teoria subjetiva vem, por sua vez, perdendo terreno, por não se coadunar muito bem com o tipo de relação entre a administração e o cidadão em que se verifica a supremacia daquela. A teoria objetiva é a que melhor se ajusta a este tipo de relação, em que de um lado temos o cidadão, totalmente despido de autoridade e de prerrogativas públicas e, de outro, temos a Administração, com todo seu poder e privilégios públicos.

Na responsabilidade objetiva não é necessário comprovação da culpa, bastando o ato ilícito, o dano e, obviamente, o nexo causal entre estes para a configuração da responsabilidade.

Em se tratando de pessoa jurídica de Direito Público, as vontades e ações do Estado são manifestadas nas ações e vontades de seus agentes. Assim, conforme preleciona Maria Helena Diniz (1999, p. 518) "a relação entre a vontade e a ação do Estado e de seus agentes é de imputação direta dos atos dos agentes ao Estado, por isso tal relação é orgânica."

O Estado pode causar danos aos administrados por ação ou omissão. Com relação à conduta omissiva, há divergências doutrinárias. Há dois principais posicionamentos doutrinários, um concorda com os argumentos de Celso Antônio Bandeira de Mello, defendendo a teoria da responsabilidade subjetiva, com base no Código Civil, Art. 43 (BRASIL, 2002); e o outro posicionamento, é de que deve vigorar a teoria da responsabilidade objetiva, aplicando-se o art. 37, §6º, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

A responsabilidade objetiva da administração pública começou a ser aplicada no Brasil com o advento da Constituição Federal de 1946 em seu artigo 194 e, posteriormente, com a Constituição de 1967 em seu artigo 105 e sua emenda nº1, que vários doutrinadores consideram como um nova Constituição. Em síntese, como afirma o professor Mello (2006), os dispositivos citados equivalem ao atual artigo 37, §6º da Constituição Federal (BRASIL,1988), vejamos:

> As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão por pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Do dispositivo em tela pode-se extrair o princípio da responsabilidade objetiva do Estado, uma vez que não se faz necessária, segundo a regra constitucional, a demonstração de culpa do agente, “responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a

terceiros" e, também, o princípio da responsabilidade subjetiva do próprio agente estatal, "assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo e culpa". (RODRIGUES, 2013)

A partir desta breve análise verifica-se que a atual Constituição Federal imputa ao Estado a responsabilidade civil, tanto de forma objetiva, quanto imputa aos agentes estatais a responsabilidade civil na forma subjetiva, em casos específicos.

Cabe ressaltar que a teoria do risco, não se confunde com a responsabilidade objetiva, a primeira baseia-se na ideia de que um indivíduo ou um grupo de indivíduos não deve suportar os danos oriundos de uma atividade em que outrem tira proveito, enquanto a teoria objetiva tem fulcro na hipossuficiência da parte lesada. Assim, toda pessoa que venha obter proveito, normalmente financeiro, de sua atividade, e cria risco de dano a terceiro tem o dever de repará-lo. Venosa (2003) fundamenta:

> A insuficiência da fundamentação da teoria da culpabilidade levou à criação da teoria do risco, com vários matizes, que sustenta ser o sujeito responsável por riscos ou perigos que sua atuação promove, ainda que coloque toda diligência para evitar o dano. Trata-se da denominada teoria do risco criado e do risco benefício. O sujeito obtém vantagens ou benefícios e, em razão dessa atividade, deve indenizar os danos que ocasiona.

Segundo Cesár Fiuza (2004, p.701):

> A aplicação da teoria objetiva se baseia na teoria do risco administrativo, a qual pressupõe o risco que a atividade pública gera para os administrados e a possibilidade de acarretar danos a certos membros da comunidade, não suportado pelos demais. Ou seja, no desempenho de uma atividade que em principio será benéfica a toda comunidade, o Estado causa danos a determinada pessoa. Não seria justo que apenas ela suportasse o dano, sendo que todos se beneficiarão. Para compensar, pois, esta desigualdade individual, criada pela própria atividade pública, todos os membros da coletividade devem concorrer para a reparação do dano, via Erário Público. Vemos, portanto, que a teoria objetiva se funda no risco e na solidariedade social.

Para Hely Lopes Meirelles (1995, p.556), a teoria do risco subdivide-se em teoria do risco administrativo e teoria do risco integral. Na teoria do risco administrativo são admitidas excludentes de responsabilidade em casos de inexistência do nexo causal por culpa exclusiva da vítima, caso fortuito, força maior e culpa de terceiros. Já a Teoria do Risco Integral defendida por parte minoritária da doutrina, não aceita excludentes, tendo o estado que indenizar mesmo na culpa exclusiva da vítima, de terceiros ou por ocasião de força maior.

Partindo da teoria do risco administrativo surge a obrigação de indenizar o dano consequente do ato lesivo causado pela administração pública, devendo a vítima provar somente o dano e a autoria para obter indenização. (FIUZA, 2004).

A partir da teoria do risco administrativo se chega à responsabilidade objetiva do Estado, afastando-se a necessidade de comprovação de culpa por parte do agente estatal, considerando a hipossuficiência do administrado com relação à capacidade de prova.

A responsabilidade objetiva do Estado busca a distribuição equânime do ônus das atividades estatais, aduz Celso Antônio Bandeira de Mello (2006, p. 983):

> Na hipótese de danos ligados a situação criada pelo Poder Público – mesmo que não seja o Estado o próprio autor do ato danoso -, entendemos que o fundamento da responsabilidade estatal é garantir uma equânime repartição dos ônus provenientes de atos ou efeitos lesivos, evitando que alguns suportem prejuízos ocorridos por ocasião ou por causa de atividade desempenhadas no interesse de todos. De conseguinte, seu fundamento é o princípio da igualdade, noção básica do Estado de Direito.

A responsabilidade civil do Estado nos casos de omissão é um assunto bastante discutido dentro da doutrina e da jurisprudência brasileira. Identifica-se duas posições doutrinárias, uma que segue os argumentos de Celso Antônio Bandeira de Mello, seguindo a teoria da responsabilidade subjetiva, de acordo com o artigo 186 do novo Código Civil (BRASIL,2002); e outra, sustentada por vários autores, que defendem a teoria da responsabilidade objetiva, aplicando-se o artigo 37, §6°, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Para MELLO (2009, p. 1002) deve-se aplicar a teoria subjetiva à responsabilidade estatal por conduta omissiva. Argumenta o autor que a palavra “causarem” do artigo 37, §6° da Constituição Federal abrange somente os atos comissivos, excluindo os omissivos, ensina MELLO (2009, p. 1004) ao dizer que:

> De fato, na hipótese cogitada, o Estado não é o autor do dano. Em rigor, não se pode dizer que o causou. Sua omissão ou deficiência haveria sido condição do dano, e não causa. Causa é o fator que positivamente gera um resultado. Condição é o evento que não ocorreu, mas que, se houvera ocorrido, teria impedido o resultado.

Por tal motivo, Celso Antônio Bandeira de Mello, exclui os atos omissivos do referido artigo e, consequentemente, a responsabilidade objetiva, configurando assim a responsabilidade subjetiva para os casos omissivos, para que desta forma seja configurado o

dever de agir do Estado e a possibilidade de evitar o dano a fim de restar configurada a responsabilidade, pois admitir a responsabilidade do estado em todas as circunstâncias seria desproporcional.

A responsabilidade estatal por ato omissivo é sempre responsabilidade por comportamento ilícito. Conforme preceitua o Código Civil, Art. 186 (BRASIL, 2002): "Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito."

Portanto, a consequência da responsabilidade civil do Estado nas condutas omissas apenas ocorrerá quando presentes estiverem os elementos que caracterizam a culpa, quais sejam negligência, imprudência ou imperícia.

Alguns acontecimentos são suscetíveis de acarretar responsabilidade estatal por omissão como, por exemplo, fatos da natureza cuja lesão o Poder Público não obstou, embora fosse seu dever e o comportamento material de terceiros, cuja atuação lesiva não foi impedida pelo Poder Público, embora pudesse e devesse fazê-lo.

Em outra linha tem-se a adoção da teoria da responsabilidade objetiva do Estado por atos omissivos, fundamentando-se no artigo 37, §6° da Constituição Federal (BRASIL,1988).

Os doutrinadores dessa teoria rebatem o argumento de Celso Antônio Bandeira de Mello, que afirma que o §6° do artigo 37 da CF não engloba os atos omissivos. Esta outra corrente afirma que a conduta omissiva estatal não pode ser considerada condição, mas sim causa, pois esta é todo fenômeno capaz de produzir um poder jurídico pelo qual alguém tem o direito de exigir de outrem uma prestação.

2.2 **Responsabilidade Civil do Estado e Legislação Especial**

Prevê a redação do Art. 37,§6º da CF:

> 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, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa**.**

Verifica-se que no § 3º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, a legislação especial trouxe condição igualmente diferenciada:

> Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no

> âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Ao analisar os dispositivos anteriores observa-se que a Constituição Federal mencionou as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos e que o Código de Trânsito Brasileiro, na questão da responsabilidade objetiva, mencionou tanto os órgãos, quanto as entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, o que configura, portanto, que se aplica tanto à Administração Pública direta quanto indireta.

Outro tema importante configurado no CTB é a normatização de que os veículos são de responsabilidade de fiscalização do Estado, vejamos os artigos 21 e 22 do Código de Trânsito, que fixa a competência dos órgãos de trânsito, para a fiscalização dos veículos:

> Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
>
> I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
>
> II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
>
> III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
>
> Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
>
> III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

2.3 **Casos de Responsabilidade Civil do Estado nos Tribunais**

Acerca da responsabilidade civil, diversos são os entendimentos sobre o assunto, havendo julgados em diversos aspectos. Pode-se extrair deles os institutos da responsabilidade objetiva do Estado e, também, o da responsabilidade subjetiva do próprio agente estatal.

Destaca-se parte do voto do Ministro Celso de Mello do Supremo Tribunal Federal, no recurso extraordinário nº. 109.615, que ilustra os institutos:

> A teoria do risco administrativo, consagrada em sucessivos documentos constitucionais brasileiros desde a Carta Política de 1946, confere fundamento doutrinário à responsabilidade civil objetiva do Poder Público pelos danos a que os agentes públicos houverem dado causa, por ação ou por omissão. Essa concepção teórica, que informa o princípio constitucional da responsabilidade civil objetiva do Poder Público, faz emergir, da mera ocorrência de ato lesivo causado à vítima pelo Estado, o dever de indenizá-la pelo dano pessoal e/ou patrimonial sofrido, independentemente de caracterização de culpa dos agentes estatais ou de demonstração de falta do serviço público. Os elementos que compõem a estrutura e delineiam o perfil da responsabilidade civil objetiva do Poder Público compreendem (a) a alteridade do dano, (b) a causalidade material entre o *eventus damni* e o comportamento positivo (ação) ou negativo (omissão) do agente público, (c) a oficialidade da atividade causal e lesiva, imputável a agente do Poder Público, que tenha, nessa condição funcional, incidido em conduta comissiva ou omissiva, independentemente da licitude, ou não, do comportamento funcional (RTJ 140/636) e (d) a ausência de causa excludente da responsabilidade estatal.

O atual entendimento do Supremo Tribunal Federal é de que a Responsabilidade do Estado por omissão é suficiente para responsabilizar a Administração Pública bastando, para tanto, a demonstração do dano sofrido e do nexo causal, como segue:

> AGRAVO DE INSTRUMENTO. ART. 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO ESTADO. ABRANGÊNCIA DE ATOS OMISSIVOS. JULGADO RECORRIDO EM HARMONIA COM A JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. AGRAVO AO QUAL SE NEGA SEGUIMENTO (STF - AI: 816483 MG , Relator: Min. CÁRMEN LÚCIA, Data de Julgamento: 27/09/2010, Data de Publicação: DJe-194 DIVULG 14/10/2010 PUBLIC 15/10/2010)

Neste caso, trata-se de uma ação de indenização por acidente de trânsito ocasionado pela má sinalização de buraco em via pública, em que o Tribunal a quo, considerando o disposto no § 6º do art. 37 da Constituição Federal, confirmou a responsabilidade do Poder Público no dever de indenizar pelas imperfeições de seus serviços sem a obrigatória comprovação de culpa ou dolo, ainda que se trate de uma conduta omissiva.

Na decisão mencionada a ministra relatora Carmen Lúcia, posicionou seu entendimento no sentido de que as condutas omissivas da Administração Pública são abrangidas pela responsabilidade objetiva prevista no art. 37, § 6º, da Constituição Federal, utilizando como argumento decisões de outros ministros do Supremo Tribunal Federal. Especificamente sobre o tema em estudo, a ministra se baseou no seguinte julgado:

> CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DE CONCESSIONÁRIA PRESTADORA DE SERVIÇO PÚBLICO. FALHA DE

> SEGURANÇA EM RODOVIA. REPARAÇÃO DE DANOS. ART. 37, § 6º, DA CF/88. FATOS E PROVAS. SÚMULA STF 279. 1. O Tribunal a quo, diante da análise do conjunto fático-probatório da causa, concluiu pela responsabilidade objetiva, porquanto comprovadas a falha na segurança da pista e a causação de prejuízos ao autor, evidenciando, portanto, o nexo causal a ensejar o direito à reparação. Precedentes. 2. Incidência da Súmula STF 279 para aferir alegada ofensa ao artigo 37, § 6º, da Constituição Federal - responsabilidade objetiva da concessionário de serviço público. 3. Pedido recursal contido no agravo regimental não pode, por si só, alterar aquele originariamente deduzido no recurso extraordinário. 4. Agravo regimental improvido" (RE 557.935-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, Segunda Turma, Dje 5.2.2010)

Em sentido contrário encontra-se o acórdão proferido pelo o ministro Ricardo Lewandowski:

> ADMINISTRATIVO. CIVIL. AVARIA EM VEÍCULO AUTOMOTOR EM DECORRÊNCIA DE PASSAGEM SOBRE BURACO NA VIA PÚBLICA. OMISSÃO DE AGENTE PÚBLICO. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA. TEORIA DA FAUTE DU SERVICE. NECESSIDADE DE DEMONSTRAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE NORMATIVA E DA CULPA DO AGENTE PÚBLICO.Em se tratando de omissão de um comportamento de agente público, do qual resulte dano, por não ter sido realizada determinada prestação dentre as que incumbem ao Estado realizar em prol da coletividade, fala-se na incidência da Teoria da Faute du Service, e não em Responsabilidade Objetiva do Estado.Nessas hipóteses, mister se faz a comprovação do nexo de causalidade em termos normativos e não naturalísticos, impondo-se a demonstração de que o dano resultou diretamente da inação dos agentes administrativos e do mau funcionamento de um serviço da Administração.Demonstrado que os agentes públicos não diligenciaram regularmente, no sentido de proceder aos devidos reparos da via pública, patente está o nexo de causalidade entre a infração de um dever de agir, por parte desses agentes e o dano ocorrido, o que impõe o dever de indenizar.Recurso conhecido e não provido" (fl. 101).Neste RE, fundado no art. 102, III, a, da Constituição, alegou-se, ofensa ao art. 37, § 6º, da mesma Carta. Sustentou-se, em suma, que a configuração da responsabilidade subjetiva por omissão demanda a demonstração da ocorrência de culpa estatal, o que não ocorreu na hipótese em exame.Preliminarmente, verifico não ser necessário examinar a existência de repercussão geral das questões constitucionais discutidas no caso. É que, nos termos do art. 323, primeira parte, do Regimento Interno do STF, redação dada pela Emenda Regimental 21/2007, a verificação da ocorrência de repercussão geral apenas se dará quando não for o caso de inadmissibilidade do recurso por outra razão". No caso dos autos, há outros fundamentos suficientes para a inadmissibilidade do recurso extraordinário.A pretensão recursal não merece prosperar. O acórdão recorrido, com apoio no conjunto fático-probatório dos autos, entendeu configurada a responsabilidade subjetiva do Distrito Federal pelos danos causados ao autor decorrentes da má conservação de via pública. Destaco do acórdão impugnado:"O apelante, em momento algum, comprovou a regularidade na manutenção das vias, em especial daquela apontada na inicial. As fotografias acostadas aos autos (fls. 21/23) dão conta de inúmeras imperfeições na pista, denotando serem elas antigas, não deixando dúvidas sobre a omissão do ente público, na conservação das vias públicas.O alegado pelo autor, danos provocados em razão de avarias em veículo automotor que passou sobre buraco em via pública, restou incontroverso, não se desincumbindo o apelante de apontar fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito vindicado por aquele.(...)" (fl. 105).Assim, para concluir em sentido diverso, seria necessário o revolvimento das provas constantes nos autos, o que inviabiliza o recurso extraordinário, nos termos da Súmula 279 do STF. Nesse sentido, menciono as seguintes decisões, entre outras: AI 223.022-AgR/RJ, Rel. Min. Sydney Sanches; AI 686.227/RJ, Rel. Min. Menezes Direito; AI

> 613.555/DF, Rel. Min. Março Aurélio; RE 255.491/CE, Rel. Min. Cezar Peluso.Isso posto, nego seguimento ao recurso (art. 557, caput, CPC).Publique-se.Brasília, 11 de junho de 2008.Ministro RICARDO LEWANDOWSKI- Relator -(STF - RE: 585007 DF , Relator: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, Data de Julgamento: 11/06/2008, Data de Publicação: DJe-117 DIVULG 26/06/2008 PUBLIC 27/06/2008)

Há, destarte, uma forte tendência dos Tribunais de Justiça dos Estados em adotar a teoria da responsabilidade subjetiva nos casos de omissão, como segue:

> PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. ACIDENTE DE TRÂNSITO EM RODOVIA FEDERAL. BURACO NA PISTA. MORTE DO MOTORISTA. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. INOCORRÊNCIA. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. OMISSÃO. OCORRÊNCIA DE CULPA. DANOS MORAIS. IMPOSSIBILIDADE DE REVISÃO. PROPORCIONALIDADE. TERMO INICIAL DOS JUROS DE MORA. SÚMULA 54/STJ. PENSÃO PREVIDENCIÁRIA. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. SÚMULA 284/STF. 1. Não há violação do art. 535 do CPC quando o Tribunal de origem analisa adequada e suficientemente a controvérsia objeto do recurso especial. 2. Na hipótese dos autos, restaram assentados no acórdão os pressupostos da responsabilidadesubjetiva, inclusive a conduta culposa, traduzida na negligência do Poder Público na conservação das rodovias federais. O acolhimento da tese do recorrente, de existir culpa exclusiva da vítima, demandaria a incursão no conjunto fático-probatório dos autos, providência obstada pela Súmula 7/STJ. 3. Manutenção do valor fixado nas instâncias ordinárias por dano moral (R$ 100.000,00 - cem mil reais), por não se revelar nem irrisório, nem exorbitante. 4. Tratando-se de reparação por danos morais, nas hipóteses em que a responsabilidade é extracontratual, os juros são devidos desde o evento danoso, na forma da Súmula 54/STJ. 5. Nos termos da jurisprudência desta Corte, é possível a cumulação de pensão previdenciária com outra de natureza indenizatória. 6. Apresentadas alegações genéricas no que respeita à fixação dos honorários advocatícios, aplica-se no ponto a Súmula 284/STF. 7. Recurso especial conhecido em parte e não provido. (STJ - REsp: 1356978 SC 2012/0256419-9, Relator: Ministra ELIANA CALMON, Data de Julgamento: 05/09/2013, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 17/09/2013)

Já no Tribunal do Rio de Janeiro os entendimentos são conflitantes, no primeiro caso, abaixo demonstrado, o autor da ação colidiu com uma placa de sinalização em péssimo estado de conservação. Foi aplicada pelo Relator a teoria da responsabilidade objetiva do Estado, fundamentada no artigo 37, §6º da Constituição Federal. O Desembargador entendeu ter sido provada a omissão do Estado, o dano e o nexo de causalidade, sendo que o nexo de causalidade seria o dever de conservação das placas de sinalização.

> Rito Sumário. Indenizatória. Danos morais, em razão de ter o autor colidido com uma placa de sinalização em péssimo estado de conservação, após desembarcar de coletivo. Comprovação do nexo de causalidade entre o evento descrito na inicial e a lesão sofrida. Responsabilidade civil objetiva do Município, no que diz respeito à manutenção e omissão no dever de cuidado quanto à sinalização de vias públicas. Obstáculo existente em logradouro, pondo em risco a segurança dos pedestres. art. 37, § 6º da CF. O valor da indenização foi fixado em valor proporcional ao dano moral experimentado pelo autor. Verba sucumbencial em observância ao disposto no

> art. 20, §§ 3º e 4º, do C.P.C. Desprovimento do recurso. (2008.001.03246 - Apelação Cível - 1ª Ementa. Jds. Des. Antonio Iloizio Barros Bastos – Julgamento 18/03/2008 - Décima Segunda Câmara Cível).

No caso abaixo colacionado, apesar de, diferentemente do precedente acima, o Estado também fora responsabilizado, porém, aplicando a teoria subjetiva, porquanto foi considerado que a Fundação de Parques e Jardins tem o dever legal de podar as árvores, tendo se omitindo desse dever.

> APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL POR OMISSÃO. FALTA DO SERVIÇO DE MANUTENÇÃO DE ÁRVORES SITUADAS NO ESPAÇOPÚBLICO. AUSÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E DE MEDIDAS NECESSÁRIAS À SEGURANÇA DOS TRANSEUNTES. DANOS MATERIAIS E
> MORAIS. Responsabilidade civil do Estado em caso de omissão, que possui natureza subjetiva. Dever de impedir o evento lesivo. Fotografias e certidão de ocorrência, a demonstrar que a municipalidade deve responder pelos danos causados, eis que a conduta de seus agentes - consistente em não realizar a manutenção das árvores situadas em espaço público e nem sequer colocar sinalização no local onde havia uma árvore inclinada sobre a rua -, expôs os veículos a situações de risco pela via pública, descumprindo sua obrigação de conservação das áreas públicas, caracterizando a negligência. Acerto da sentença ao condenar o ente público a ressarcir os danos materiais causados ao autor, comprovados nos autos. O apelado ficou vencido no pedido de dano moral (um de seus três pedidos), a impor a sucumbência recíproca, na proporção de 1/3 para o apelado e 2/3 para o apelante no tocante às custas processuais, respondendo cada qual pelos honorários advocatícios. Mantendo a sentença quanto ao mais em reexame necessário, DÁ-SE PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO. (2008.001.05037 - Apelação Cível - 1ª Ementa Desa. Celia Meliga Pessoa - Julgamento: 18/03/2008 - Décima Oitava Câmara Cível)

Apesar dos posicionamentos divergentes, pode-se dizer que a atual jurisprudência majoritária do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro também entende ser subjetiva a responsabilidade do Estado por omissão. Mas em razão de que o caso demonstrado evidencia outro posicionamento, não se pode afirmar que o entendimento é unânime na jurisprudência pátria.

De acordo com as decisões do Tribunal de Minas Gerais, pode-se concluir que atualmente a jurisprudência majoritária entende ser objetiva a responsabilidade do Estado por omissão:

> ACIDENTE DE TRANSITO. DANO. NEXO CAUSAL . RESPONSABILIDADE
> "Acidente automobilístico - Concessionária prestadora de serviço público de transporte - Responsabilidade objetiva - Teoria do risco administrativo - Comprovação do dano e do nexo causal - Procedência do pedido de condenação. A teoria do risco administrativo visa compensar a desigualdade entre o Estado e o indivíduo, por extensão às empresas privadas prestadoras de serviço público, estabelece que, demonstrados o prejuízo e o nexo de causalidade entre o fato danoso

> e a ação ou omissão do preposto da empresa, surge para a permissionária de serviço público o dever de indenizar, nos termos do § 6º do artigo 37 da CR/88. Existe uma inversão do ônus probandi, pois presume-se culpa do preposto da empresa, que passou a ter o dever de provar a culpa da vítima. Recurso a que se nega provimento". (Rec. nº 381.542-2 2ª Turma Recursal Cível de Belo Horizonte -- Rel. Juiz Veiga de Oliveira)
>
> ACIDENTE DE TRANSITO – PRESTADORA DE SERVIÇO PUBLICO-RESPONSABILIDADE
> "Acidente de trânsito - Prestadora de serviço público - Terceiro não usuário - Responsabilidade objetiva - Admissibilidade. Para a incidência da responsabilidade objetiva estatal basta que somente o agente causador do dano se revista da qualidade de prestador de serviço público". (Rec. nº 024.03.293940-5 8ª Turma Recursal Cível de Belo Horizonte - Rel. Juiz Paulo Balbino.)

Quando os defeitos e os consequentes acidentes e danos materiais ou morais ocorrem em vias públicas urbanas, como tenta frisar este trabalho, a responsabilidade é da Municipalidade. Vejamos:

> "Acidente de trânsito. Automóvel que colide com monte de pedras britadas em via pública. Fato ocorrido à noite. Inexistência de sinalização. Responsabilidade da Prefeitura.
> É responsável pelas consequências de eventual acidente a Prefeitura Municipal que, executando reparos no leito carroçável de via pública, deixa no local, por prepostos seus, montes de pedras britadas sem desviar o trânsito dos veículos ou alertar de maneira segura os motoristas que por ali conduzem seu veículo" (RT, 582:117)."
>
> "Acidente de trânsito. Queda em Buraco, aberto por empreiteira, em plena via pública. Inexistência de sinalização adequada. Responsabilidade da Municipalidade e da empreiteira reconhecida. Indenizatória procedente" (RT, 106:47)."
>
> "Acidente de trânsito. Evento ocasionado em razão de deficiência de sinalização em obras executadas em via pública. Indenização devida pelo Município e pela Empresa que realizou as obras na pista de rolamento – Inteligência dos arts. 30, III E VIII, e 37, §6º, da CF." (RT, 782:323)."

Desta forma, apesar de se encontrar caso de reconhecimento de responsabilidade subjetiva pelo STF, através de julgamento cujo relator foi o Ministro Ricardo Lewandowski, o que ocorre predominantemente no tribunal é a adoção do entendimento de que em caso de omissão a Responsabilidade do Estado é objetiva.

No Superior Tribunal de Justiça, porém, predomina o entendimento no sentido de que, em casos de omissão estatal, a responsabilidade do Estado será subjetiva. Já nos tribunais de justiça estaduais variados são os posicionamentos, como por exemplo os abordados anteriormente onde em Minas Gerais predomina a adoção do entendimento de que em caso de omissão a Responsabilidade do Estado é objetiva e no estado do Rio de Janeiro onde

prevalece o entendimento de que em caso de omissão a Responsabilidade do Estado é subjetiva.

3 O DEVER DE INDENIZAR DO ESTADO

O doutrinador Celso Antônio Bandeira de Mello elenca três situações distintas que determinam a responsabilidade do Estado.

A primeira é o dano decorrente de ação do Estado, sendo uma conduta comissiva, caso "em que é o próprio comportamento do Estado que gera o dano",(MELLO, 2006), configurando a responsabilidade objetiva prevista na Constituição Federal (BRASIL, 1988), com aplicação direta do artigo 37, §6º.

Também se aplica a teoria da responsabilidade objetiva do Estado, às situações que ele propicia o risco. São hipóteses em que a "ação danosa não é efetuada pelo agente do Estado, mas é este que produz a situação da qual o dano depende, cujo Poder Público constitui, por ato comissivo seu, os fatores que propiciarão a emergência do dano." (BÜHRING, 2004)

Mello (2007, p.986) esclarece:

> O caso mais comum, embora não único (como adiante se verá), é o que deriva da guarda, pelo Estado, de pessoas ou coisas perigosas, em face do que o Poder Público expõe terceiros a risco. Servem de exemplos o assassinato de um presidiário por outro presidiário; os danos nas vizinhanças oriundos de explosão em depósito militar em decorrência de um raio; lesões radioativas oriundas de vazamento em central nuclear cujo equipamento protetor derrocou por avalancha ou qualquer outro fenômeno da natureza etc.

Desta forma, nesses casos citados acima, o dano liga-se a um comportamento positivo do Estado, onde a sua atuação é o início de um desdobramento que se transforma no evento lesivo, ligado aos antecedentes criados pelo Estado.

Há ainda, os casos em que fica configurada a falta de serviço, quando o serviço não funciona ou funciona tardiamente de modo a não evitar evento danoso que estava obrigado. Nesse caso, a omissão do Estado enseja o dano, mas não o causa.

Cretella Junior defende a teoria de que não só a ação que produz danos, já que se omitindo o agente público também pode causar prejuízos ao administrado e à Administração. (CRETELLA, p.161)

Acerca do ressarcimento do dano causado, segundo a teoria do risco administrativo impõe ao Poder Público o pagamento de indenização ao prejudicado pela conduta danosa.

Logo, uma vez evidenciado o prejuízo a indenização independe de prova de culpa do Estado.

3.1 **Danos**

Dano pode ser definido como a diminuição ou a destruição de um bem jurídico patrimonial ou moral pertencente a uma pessoa. O "Dano" é um elemento indispensável para a caracterização da responsabilidade civil, pois consiste no prejuízo sofrido pelo sujeito, o qual sem ele não haveria como indenizar. (GAGLIANO, p.39)

O artigo 5º da Constituição Federal (BRASIL, 1988), assegura o direito de indenização por dano material, moral e à imagem, que visa se possível, restaurar o estado em que se encontrava antes da ocorrência do ato ilícito.

Conforme preceitua o artigo 37, §6º da Constituição Federal (BRASIL, 1988):

> "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".

O atual Código Civil (BRASIL, 2002) também discorre sobre o assunto no seu art. 43: "As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo."

A indenização é medida pelo juiz, tendo como base o que foi produzido na instrução do processo, podendo ser determinada de diversas formas como, por exemplo, prestação pecuniária, pensão, obrigação de fazer.

> Encontra guarida de reparação o dano positivo (dano emergente) e o lucro frustrado (lucro cessante), em que a mera possibilidade não basta, mas também não se exige a certeza absoluta. O critério acertado está em condicionar o lucro cessante a uma probabilidade objetiva resultante do desenvolvimento normal dos acontecimentos (STOCO, 2004, p. 935).

Para configuração do dano faz-se necessário à violação a um interesse jurídico tutelado, a certeza do dano e a subsistência do dano.

Outro aspecto que deve ser levado em consideração são as causas que excluem a responsabilidade, sendo o caso fortuito, com exceção dos casos abrangidos pelo risco, a força maior, a menos que aliado ao evento que embora inevitável era previsível desde que se agregue uma negligência do agente, a culpa exclusiva da vítima e o fato exclusivo de terceiro, que não seja o agente responsável.

Podemos ainda citar as excludentes do artigo 160 do Código Civil (BRASIL, 2002), que embora haja a conduta do agente causando o dano este dano não é considerado ilícito, por possuir amparo no direito, não chegam a formar o vínculo da responsabilidade. Entre as excludentes está a legítima defesa, o exercício regular do direito, estado de necessidade, e o cumprimento do dever legal.

O professor Hely Lopes preleciona que é responsabilidade civil da Administração a que impõe a Fazenda Pública a obrigação de compor o dano causado à terceiro por agentes públicos no desempenho de suas atribuições ou a pretexto de exercê-las. (MEIRELLES,1995)

Conforme o exposto no capítulo de responsabilidade civil, item 2.1, a responsabilidade civil do estado é recepcionada em nosso ordenamento jurídico na Constituição Federal (BRASIL, 1988), sendo adotada a teoria do risco administrativo.

Portanto, nos casos dos acidentes de trânsito, o Estado não é obrigado a indenizar toda e qualquer situação danosa sofrida pelo administrado, pois a Constituição Federal (BRASIL, 1988) não adota a teoria do risco integral e sim a teoria do risco administrativo, que admite causas de excludentes de responsabilidade como, por exemplo, a culpa exclusiva da vítima, a força maior e o fato de terceiro.

Sobre o direito de regresso, ensina BRUNINI (1981, p.32) que a teoria subjetiva é aplicada na relação Estado-funcionário, quanto ao direito de regresso do Estado contra seu agente, pois condicionada está à culpabilidade deste.

Em virtude da relação entre o Estado e o agente público deve-se coagir o causador imediato do dano a repor à Fazenda Pública os gastos com a indenização ao particular, através de ação regressiva, onde se faz necessária a comprovação de culpa do agente público.

3.1.1 **Dano material**

O dano material refere-se à perda patrimonial econômica do lesado, que deve ser vista sob a ótica atual e futura. Dano patrimonial, então, é aquele que pode ser avaliado pecuniariamente por critérios objetivos, "podendo ser reparado, senão diretamente – mediante

restauração natural ou reconstituição específica da situação anterior à lesão –, pelo menos indiretamente – por meio de equivalente ou indenização pecuniária" (CAVALIERI, 2005).

Tradicionalmente, define-se dano patrimonial como a diferença entre o que se tem e o que se teria, não fosse o caso de ocorrência do evento danoso. A assim chamada ‘Teoria da Diferença’, devida à reelaboração de Friedrich Mommsen, converteu o dano numa dimensão matemática e, portanto objetiva e facilmente calculável. (MORAES, 2003)

O dano patrimonial pode ser classificado como lucro cessante ou dano emergente, conforme preceitua o artigo 402 do Código Civil (BRASIL, 2002), “salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar”. Tal preceito reflete a diminuição efetiva do patrimônio, enquanto aquele representa a frustração de um ganho.

Por sua vez, o lucro cessante reflete a "perda do ganho esperável, na frustração da expectativa de lucro" e decorre "não só da paralisação da atividade lucrativa ou produtiva da vítima (...), como, também, da frustração daquilo que era razoavelmente esperado", desde que se configure como conseqüência necessária da conduta do agente (CAVALIERI, 2005).

Na breve definição do artigo 402 do Código Civil (BRASIL, 2002), lucro cessante é aquilo que razoavelmente se deixou de lucrar. Razoável, na definição de Cavalieri (2005, p. 98), "é aquilo que o bom senso diz que o credor lucraria, apurado segundo um juízo de probabilidade, de acordo com o normal desenrolar dos fatos". Agostinho Alvim (1972, p. 189) argumenta que, "até prova em contrário, admite-se que o credor haveria de lucrar aquilo que o bom senso diz que lucraria", pois os fatos seguiriam seu curso normal, não tivesse ocorrido à intervenção do agente.

A indenização engloba despesas gerais da vítima partindo da efetiva lesão, como, por exemplo, o dano causado ao seu veículo, até medicamentos, despesas com hospital, transporte, funeral, bem como com o que deixou de auferir, configurando o lucro cessante. Uma vez comprovadas essas despesas, é certo o dever de indenizar, o que dispensa maiores análises.

Pode-se verificar que pouco importa o momento da verificação do prejuízo não se exige a atualidade do dano; ou seja, posto que o lucro cessante freqüentemente somente esteja configurado no futuro, ele será indenizado, pois impedir o aumento do patrimônio também é considerado dano para fins de reparação civil.

Desse modo, nas vezes em que ocorrerem acidentes de trânsito 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, assim como, quando o serviço público for prestado de forma precária, ocasionando prejuízos aos administrados, surge para a administração pública o dever jurídico de repará-los. Mas para que isso seja possível, é necessário que conste a relação de causalidade entre a ação lesiva e o dano sofrido pelo administrado, sendo desnecessária a existência de culpa na atuação estatal nos casos em que houver omissão. (FARIAS, 2013)

3.1.2 **Dano moral**

Como forma de garantir à inviolabilidade dos direitos fundamentais, os incisos V e X do art. 5º da Constituição Federal de 1988 dispõem que é assegurada a indenização por dano material, moral ou à imagem, assim como são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas e assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação.

Na fixação do dano moral, deve o magistrado levar em consideração critérios de proporcionalidade e razoabilidade, atendidas as condições do ofensor, do ofendido e do bem jurídico lesado, não podendo constituir fonte de enriquecimento ilícito e também não representar valor ínfimo.

Nesse sentido, de acordo com o ensinamento de Caio Mário da Silva Pereira (1998, p. 54), o dano moral é: “qualquer sofrimento humano que não é causado por uma perda pecuniária e abrange todo o atentado à sua segurança e tranquilidade, ao seu amor-próprio estético, à integridade de sua inteligência, à suas afeições.”

Doutrina e jurisprudência apontam para o fato de que o dano pessoal está contido no dano moral. Neste sentido, foi o entendimento do Ministro Fernando Gonçalves, ressaltando ser entendimento assentado do Superior Tribunal de Justiça: “o dano pessoal compreende o dano moral” (BRASIL, 2003), logo, é aquele que atinge um direito da personalidade, seja ele de ordem física, somática ou psíquica, de natureza patrimonial ou extrapatrimonial.

Em regra, para a configuração do dano moral é necessário provar a conduta, o dano e o nexo causal. O dano moral é presumido, ou seja, independe da comprovação do grande abalo psicológico sofrido pela vítima.

O direito à indenização por dano moral deve fundar-se no art. 159 do Código Civil (BRASIL, 2002), onde o autor precisará provar o ato culposo do agente, o nexo causal entre o

ato e o resultado, bem como o prejuízo decorrente, por isso nos cabe dizer que há incompatibilidade da teoria da responsabilidade objetiva frente ao dano moral, o qual utiliza-se da teoria subjetiva.

A ação indenizatória por dano moral não pode aproveitar-se da ação de reparação por dano patrimonial à luz da responsabilidade objetiva, pois nesta, o Estado somente pode discutir aspectos restritos para eximir-se da obrigação de indenizar, que é a culpa exclusiva ou concorrente da vítima, de terceiros, caso fortuito e força maior. Significa dizer que, em princípio, para o autor conseguir êxito na causa indenizatória tem o ônus e incumbência de provar a ocorrência dos três requisitos retrocitados.

Com relação ao cabimento da indenização por dano moral, esta somente deverá ocorrer quando o Estado, por meio de seus agentes, agredir os direitos fundamentais, como a honra, a intimidade, a imagem e a vida privada, de forma evidente e antijurídica.

CONCLUSÃO

Buscou-se nessa monografia limitar o vasto ramo de situações jurídicas envolvendo os acidentes decorrentes do trânsito. Discorrer sobre a Responsabilidade Civil do Estado nos acidentes automobilísticos é essencial para a divulgação desse importante tema e para que desta forma a sociedade saiba agir com relação a seus direitos quando prejudicados.

Como visto no desenvolvimento deste trabalho, existem estudiosos que defendem a responsabilidade objetiva, e outros que sustentam a responsabilidade subjetiva, na hipótese de omissão no serviço público.

Ambas as teses são aceitas, na medida em que promovem a melhor justiça na solução do caso concreto, porquanto, não pode o Estado responder por todos os atos que causem danos aos administrados.

A partir das doutrinas e jurisprudências abordadas chegamos à conclusão de que não existe consenso a respeito da responsabilidade civil por omissão do Estado, fazendo-se, então, necessário, proceder a uma análise minuciosa dos fundamentos e pressupostos caracterizadores da responsabilidade do Estado, tomando-se por base, primordialmente, a situação fática em concreto, a fim de que se obtenha a solução mais justa e adequada para o caso apresentado.

Ademais, verificam-se situações em que se pleiteiam indenizações demasiadamente excessivas em face da Fazenda Pública, onerando-a em excesso.

Nesse sentido, a responsabilidade subjetiva parece ser a melhor concepção adotada para a responsabilização do Estado em casos de danos decorrentes de omissão. Portanto, necessita-se examinar se estão presentes os elementos subjetivos, quando só haverá responsabilidade do Estado se ficar demonstrada a existência de culpa ou dolo do agente.

Outros doutrinadores sustentam a possibilidade de o Estado responder tanto de forma objetiva, quanto subjetiva. De acordo com essa concepção, sempre que o Estado deixa de executar um serviço a que estava obrigado, responderá de forma objetiva, porém, se não estava legalmente obrigado a tanto, responderá de modo subjetivo, já que o dano não decorreu diretamente de sua omissão, mas poderia ter agido para impedir. Essa concepção é a que pode apresentar melhores resultados na solução dos litígios decorrentes da omissão do Estado, uma vez que permite atenta análise dos fatos ocorridos no caso concreto e proporciona a aplicação da responsabilidade que melhor se adapta à promoção da justiça social e da supremacia do interesse público.

Desta forma, concluímos que são vários os aspectos que devem ser analisados para configuração da responsabilidade civil do Estado com relação aos acidentes de trânsito e, a partir dessa concepção, se faz presente a necessidade da administração pública realizar políticas de implantação e conservação das vias, assim como de educação da população com relação às questões de trânsito, para que desta forma seja realizada a prevenção dos acidentes, o que provocará a diminuição de demandas judiciais com relação a responsabilização do Estado nos acidentes automobilísticos.

BIBLIOGRAFIA

ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. Rio de Janeiro: Saraiva, 1972.

FARIAS, Antonio Adonisio de. **Responsabilidade civil do estado pelos atos omissivos de Seus agentes no âmbito do poder executivo.** Disponível em: http://bdjur.tjce.jus.br/jspui/bitstream/123456789/270/1/Monografia%20Antonio%20Adonisio%20de%20Farias.pdf. Acesso em 29 de agosto. 2014.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em 29 de agosto. 2014.

BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Código Civil**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm >. Acesso em 29 de agosto. 2014.

BRASIL. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em 29 de agosto. 2014.

BÜHRING, Márcia Andréa. **Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado**. Thomson –IOB, 2004.

BRUNINI, Weida Zancaner. **Da responsabilidade extracontratual da administração pública**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1981.

CAVALIERI FILHO, Sergio**. Programa de responsabilidade civil.** 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

CIDADES, ministério das. **Aguinaldo Ribeiro destaca importância de sensibilidade familiar em lançamento de nova campanha de trânsito.** Disponível em: http://www.paradapelavida.com.br/noticias-interna/?noticia=3693. Acesso em 03 de agosto de 2014.

CRETELLA JÚNIOR, José. **Tratado de Direito Administrativo.** VIII/210. Rio, Forense.
_____. O Estado e a obrigação de indenizar. 2 ed. São Paulo: Forense.

DENATRAN. **Conceitos Básicos.** Disponível em: http://www.denatran.gov.br/ publicacoes/Instrucao% 20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/1-3.htm. Acesso em 03 de agosto de 2014.

DENATRAN. **Semana Nacional de Trânsito 2012.** Disponível em: http://www.denatran.gov.br/ campanhas/semana/2012/snt2012.htm. Acesso em: 20 de agosto. 2014.

DETRAN-PR. **Manual de Direção Defensiva**. Disponível em: http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/manualdehabilitacao/manualdehabparte6.pdf. Acesso em: 9 de agosto. 2014.

DNIT. **Estatística de acidentes.** Disponível em: http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/estatisticas-de-acidentes. Acesso em 02 de junho.2014.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil.** v.7., 13. ed. São Paulo: Editora Saraiva, 1999, p. 518.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo.** 18. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

FIUZA, César. **Direito Civil - curso completo**. 8. ed. Belo Horizonte*:* Del Rey, 2004.

MARÍN-LEON, Leticia.; VIZZOTTO, Liliane. **Comportamento no trânsito:** um estudo epidemiológico com estudantes universitários. Caderno de Saúde Pública. v. 19, n. 2, p. 515-523, abr. 2003.

MORAES, Maria Celina Bodin. **Danos à Pessoa Humana – uma leitura civil-constitucional dos Danos Morais.** Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil:** responsabilidade civil. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2009. v. III.

HOFFMANN, M. H.; GONZÀLEZ, L. M. **Acidentes de Trânsito e Fator Humano**. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs.). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 377 - 392.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 24. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Agnaldo Ribeiro destaca importância de sensibilidade familiar em lançamento de nova campanha de trânsito**. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/index.php/o-ministerio/noticias/2787-aguinaldo-ribeiro-destaca-importancia-de-sensibilidade-familiar-em-lancamento-de-nova-campanha-de-transito. Acesso em 10 de junho 2014.

PRESA, Luis Alberto Passos. **A emoção raivosa em motoristas de automóvel, caminhão, motocicleta, ônibus e táxi**. 2010. 160 p. Tese (Doutorado em Ciências) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo. **A Reparação nos acidentes de trânsito**. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

RODRIGUES, Ricardo Ramos. **Responsabilidade Civil.** Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=10745. Acesso em 10 de setembro 2014.

RODRIGUES. Silvio. **Direito civil, responsabilidade civil**. v. 4., 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius. **Ambiente, Trânsito e Psicologia**. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs.). Comportamento humano no trânsito. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 33 - 46.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius.. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos.** São Paulo: EPU, 1988.

SANTOS, Ozéias J. **Responsabilidade civil e criminal em acidentes de trânsito**. Editora de Direito – Tomo II e I. 1999. p. 873, 1226, 1340,1741.

SILVA, Caio Mário Pereira da. **Responsabilidade Civil.** 8. ed., Rio de Janeiro: Forense, 1998.

SILVA, Wilson. Melo. **Da responsabilidade civil automobilística.** 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil.** 5. ed. São Paulo: RT, 2001.

VASCONCELLOS, Fábio. **A cada 20 minutos, um acidente com vítima nas ruas do Rio**. Disponível em: http://oglobo.globo.com/rio/a-cada-20-minutos-um-acidente-com-vitima-nas-ruas-do-rio 8632198#ixzz2WC3MnngA. Acesso em: 29 de agosto. 2014.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil**. 3. ed., São Paulo: Atlas, 2003.