

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM
ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS**

FELISBERTO CHAGAS DE SOUZA

Florianópolis -SC - 1.998

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE DIREITO

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM
ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS

Monografia apresentada ao Centro
de Ciências Jurídicas da
Universidade Federal de Santa
Catarina como requisito para o
obtenção do grau de Bacharel em
Direito.


ORIENTADORA: LEILANE ZAVARAZI DA ROSA

FELISBERTO CHAGAS DE SOUZA
FLORIANÓPOLIS - 1.998

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, o grande arquiteto do universo, por me dar a lucidez e força para a elaboração deste trabalho.

Aos meus pais pela minha formação moral e incentivo frente aos obstáculos que o dia a dia oferece.

A professora Leilane Zavarazi da Rosa, orientadora da presente monografia, que com sua ajuda e orientação tornou possível a realização deste trabalho.

SUMÁRIO

Apresentação	10
Capítulo I	14
1.1 Conceitos Básicos	14
1.1.2 Luz	15
1.1.3 Tempo	15
1.1.4 Trânsito	15
1.1.5 Motorista	16
1.1.6 Veículo	17
1.1.7 Rodovia	18
1.1.8 Estrada	19
1.1.9 Acidente de Trânsito	19
1.2 Tipos de Acidente de Trânsito	19
1.2.1 Abalroamento	19
1.2.2 Colisão	20
1.2.3 Choque	20
1.2.4 Tombamento	20
1.2.5 Capotamento	20
1.2.6 Atropelamento	20
1.2.7 Sinalização de Trânsito	21

1.3 Causas de Acidentes de Trânsito	21
1.4 Desenvolvimento Histórico do Automóvel	24
Capítulo II	29
Responsabilidade Civil	29
2.1 Conceito de Responsabilidade	29
2.2 Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual	30
2.3 Requisitos da Responsabilidade Extracontratual	30
2.4 Teoria Objetiva e Subjetiva	31
2.5 Pressupostos da Responsabilidade Civil	33
2.5.1 Pressupostos Comuns	33
2.5.2 Pressupostos Específicos	34
2.5.1.1 Conduta	34
2.5.1.2 Imputabilidade	35
2.5.1.3 Imputabilidade dos Atos das Pessoas Jurídicas	35
2.5.1.4 Dano.....	36
2.5.1.5 Nexo de Causalidade	37
2.5.1.6 Causas que excluem a Responsabilidade	37
2.5.1.6.1 Caso Fortuito	38
2.5.1.6.2 Força Maior	39
2.5.1.6.3 Culpa Exclusiva da Vítima	39
2.5.1.6.4 Fato de Terceiro	40
2.5.1.6.5 Estado de Necessidade	40
2.6 Responsabilidade Civil do Estado	42

2.7 Teorias a Respeito da Responsabilidade Civil do Estado	45
2.6.1 Teoria da Irresponsabilidade Estatal	46
2.6.2 Teoria Civilistas	47
2.6.2.1 Teoria dos Atos de Império e dos Atos de Gestão	47
2.6.2.2 Teoria da Culpa Civil	48
2.6.3 Teorias Publicistas	48
2.6.3.1 Teoria da Falta do Serviço Público	50
2.6.3.2 Teoria do Risco Integral	51
2.6.3.3 Teoria do Risco Administrativo	52
2.8 A Responsabilidade Civil no Direito Brasileiro	53
2.9 Responsabilidade Civil em Acidente Automobilísticos	56
2.9.1 Responsabilidade nos Acidentes Automobilísticos em Virtude de Ação ou Omissão de seus Agentes	57
2.9.2 Responsabilidade do Estado em Acidentes Automobilísticos em Virtude de Obras Públicas	59
2.9.3 Responsabilidade Civil do Estado nos Casos de Acidente Automobilísticos que envolvam Fenômenos da Natureza	60
2.7 Capítulo III	62
2.8 3.1 Considerações Iniciais Sobre as Causas de Acidente de Trânsito	62
2.9 3.2 Impunidade Fator Determinante ou não dos Acidentes de Trânsito	64
2.10 3.3 Sistema de Fiscalização e o Trânsito	64
2.11 3.4 Estatística Nacional de Acidentes de Trânsito	67
2.12 3.5 Principais Causas de Acidentes nas vias de Santa Catarina	70

2.13	3.6 Quadro Comparativo de Acidentes e Número de Mortos	72
2.14	3.7 Possíveis Causas dos Acidentes	73
2.15	3.8 Gastos com Acidentes de Trânsito	73
2.16	3.9 Histórico da Legislação de Trânsito no Brasil	75
2.17	3.10 O Novo Código e a Responsabilidade Civil do Estado	79
2.18	3.11 Casos de Responsabilidade Civil do Estado nos Tribunais	82
2.19	Considerações Finais	86
2.20	Referências Bibliográficas	90

APRESENTAÇÃO

Em dezembro de 1.918, enquanto tanques americanos, esmagavam a infantaria alemã, no norte da França, o então Major George Patton¹, comentou com um subordinado: “As guerras nunca serão as mesmas, nenhum ser humano é páreo para um carro de combate!”². O que o referido Major não sabia é que sua previsão extrapolaria o limite bélico, pois poucos anos após o término da 1ª guerra mundial, os Fords, os Chevrolet, e outros “primos” dos carros de combate iniciariam uma guerra silenciosa, que em vinte anos, já matava 40.000 pessoas por ano só nos Estado Unidos. O próprio George Patton morreria vítima de um acidente de trânsito, quando bateu com seu jipe na traseira de um caminhão poucos dias após terminada a segunda guerra mundial.³

Como podemos observar pela descrição acima o problema dos acidentes de trânsito é relativamente recente, muito embora se tenha notícias de problemas de trânsito na Roma de Júlio César, nada se compara ao que vivemos nos dias atuais. Acidentes todos os dias em nossas vias, elevam as estatísticas a níveis alarmantes. Fazendo um verdadeiro “exército de mortos e mutilados”, todos os anos no Brasil e no mundo inteiro.

¹ George Patton, foi um dos generais norte americanos, mais atuantes na segunda guerra mundial.

² STEIL, Waldemar Correa. A História do Transporte Urbano no Brasil: Bondes e Trobélus. São Paulo. Editora Pini. 1.984. p. 50

³ STEIL, Waldemar Correa. Op. Cit. p.50

Acidentes automobilísticos são comuns em nosso cotidiano, a maioria das famílias tem alguém que já se envolveu em algum tipo acidente automobilístico, ou conhece alguém que já esteve envolvido em tais acidentes. Por isso o presente tema é enfocado por nós.

Nossos jornais noticiam todos os dias mortes e mutilações em nossas estradas, muitas vezes causadas pela imprudência dos motoristas, mas parte substancial causada por defeitos na pista de rolamento ou ainda falta de sinalização, falta de fiscalização das vias por parte do Estado.

Todas as vezes em que o Estado deveria agir com relação ao trânsito e não o faz, como por exemplo, no concerto de uma rodovia, na sinalização desta, ou sua fiscalização, tem o dever de reparar os danos sofridos pelo particular.

È do conhecimento de todos que certas vias não têm muitas vezes condições de tráfego, mas os administradores do Estado não tomam qualquer providência ou tomam meias providências alegando na maioria das vezes não possuir verbas necessárias para o desenvolvimento de tais obras. Ocorre que medidas mais simples e eficientes poderiam ser tomadas com uma aplicação mais

rigorosa da legislação, para punir os infratores de seus deveres funcionais, e com isso minimizar esse problema crescente que são os acidentes de trânsito.

A responsabilidade civil do Estado, ainda não foi suficientemente difundida, na sociedade brasileira, pois muitas vezes o particular sofre o dano mas devido a falta de informação, morosidade do judiciário e outras variantes, não tem esse dano reparado, por isso cabe aos operadores do direito divulgar e discutir responsabilidade civil do Estado.

Em face dos problemas apresentados e do grande número de vítimas do trânsito é que iniciamos esse trabalho. Primeiramente, traçando um esboço da responsabilidade civil do estado para posteriormente acompanharmos com a evolução do automóvel , uma vez que os acidentes automobilísticos cresceram à medida que se desenvolveu a indústria automobilística mundial.

Esta monografia se constituirá de três capítulos, através dos quais abordaremos o tema proposto da melhor forma possível, visando, uma compreensão do leitor das idéias, aqui apresentadas.

No primeiro capítulo enfocaremos, as definições técnicas do tema, pois em virtude da presente monografia ser técnica, por muitas vezes, no deparamos, com termos aos quais, não estamos habituados.

Num segundo capítulo trataremos da responsabilidade civil, em termos gerais, para melhor compreendermos o assunto. Num segundo momento abordaremos a responsabilidade civil do Estado, uma vez que tal tema é complexo, e possui certas particularidades. Por fim analisaremos a responsabilidade civil aplicada ao acidente de trânsito.

No capítulo terceiro, abordaremos um histórico da legislação automobilística, apontando as causas de acidentes automobilísticos, as estatísticas referentes ao tema, analisaremos alguns aspectos do novo Código Nacional de trânsito.

Finalmente nas considerações finais, faremos de maneira sucinta, as conclusões que este trabalho possibilita, tentando apontar formas com as quais poderíamos exigir uma maior comprometimento do Estado com a segurança do cidadão ao usar suas vias.

Cabe salientar ao leitor, que por se tratar de um trabalho acadêmico, o assunto não será esgotado na presente obra, mas sim apenas focado em alguns aspectos, para compreendermos melhor a dinâmica do acidente de trânsito e a responsabilidade Estatal.

CAPITULO I

Ao iniciarmos o presente capítulo, trataremos inicialmente de termos técnicos, para habituarmos o leitor, à terminologia usada pelos operadores do direito, polícias, agentes de trânsito, que atuam na área específica de trânsito de uma maneira geral.

1.1 CONCEITOS BÁSICAS

Todos os acidentes podem ser classificados em evitáveis ou não evitáveis⁴. Quando se afirma que o acidente é evitável, levanta-se a questão por quem; assim sendo, podemos conceituar que; acidente evitável é aquele em que o Estado, ou próprio condutor deixou de fazer tudo aquilo que poderia ter feito para evitar o acidente. Diferentemente daquilo que possivelmente poderia ser feito como por exemplo: ficar em casa, ou mudar de itinerário, que não são maneiras razoáveis de evitar o acidente.

Causas determinantes de acidentes são; a luz, o tempo, a estrada, o trânsito, o veículo e por fim o motorista. Passaremos a seguir dar uma pequena definição de cada um desses fatores para nos determos no assunto da presente monografia.

1.1.2 LUZ: A intensidade da luz natural ou artificial em dado momento pode afetar a nossa capacidade de ver ou de sermos vistos. Pode haver luz em excesso, provocando ofuscamento, ou de menos, que seria a penumbra. A não ser que nos adaptemos a essas circunstâncias poderemos ocasionar um acidente.

Esse elemento é apenas para entendermos as causas do acidente, não sendo melhor estudado, na presente monografia, por não ensejar responsabilidade estatal.

1.1.3 TEMPO: O tempo é outro fator determinante de acidentes, pois as condições atmosféricas como, a chuva, o vento, o granizo, a neve e a neblina reduzem muito a nossa capacidade visual, tornando difícil tanta a visibilidade de outros veículos, quanto manter o veículo na pista.

1.1.4 TRÂNSITO: este é definido, como a movimentação, imobilização de veículos pessoas e animais nas vias terrestres⁴. As condições do trânsito envolvem a presença de outros usuários das vias interferindo no comportamento dos motoristas. As condições do trânsito são afetadas por

⁴ Classificação, segundo SENAI. Manual de Direção Defensiva . Rio de Janeiro, 1.984 p. 09 á 16.

⁵ Conceito fornecido no Anexo I da lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997

exemplo, na hora do “rush”⁶, que significa maior movimentação de pessoas e veículos, aumentando as dificuldades.

A fiscalização do Trânsito compete aos órgãos enumerados pela lei 9.503, sendo estes um dos pontos centrais de nosso estudo, pois muitos dos acidentes, ocorrem devido a falta ou falha na fiscalização por parte do Estado.

1.1.5 MOTORISTA: pode ser definido, como o condutor⁷ do veículo. Sendo sem sombra de dúvida o elemento que mais causa acidentes, e estes ocorrem devido ao “estado” que se encontra o motorista, ou seja as condições físicas ou psíquicas que o motorista se encontra ao dirigir.

São condições físicas adversas ao motorista: a fadiga, o estado alcohólico, sono, visão deficiente, perturbações físicas. São condições psíquicas: o estado emocional, as preocupações, o medo. As condições físicas bem como as condições psíquicas, afetam o desempenho do motorista, e que podem em razão disso causarem acidentes. Tais características embora sempre

⁶ RUSH é aqui apresentada, como horário de pique. Hora do dia em que há maior movimentação de veículos e pessoas pelas vias públicas. O horário do Rush se identifica, com os horários de saída e entrada das pessoas de seus locais de trabalho. Devido ao grande número de veículos e capacidade limitada de nossas vias, geralmente a hora do rush é marcada por congestionamentos.

⁷ Condutor é aqui por nós entendido, como a pessoa que conduz o veículo automotor ou de outro tipo, incluindo os de propulsão humana ou animal.

presentes nos acidentes de trânsito, não serão objeto de estudo no presente trabalho, pois nos ateremos somente a responsabilidade ou não do motorista para ocorrência do evento, para podermos apurar a responsabilidade do Estado.

1.1.6 VEÍCULO: as condições adversas do veículo⁸ constantemente causam acidentes, principalmente quando se referem ao estado de conservação do veículo. As estatísticas demonstram que quando o acidente tem por causa o veículo, os defeitos mais comuns são: pneus gastos, freios desregulados, lâmpadas queimadas, limpador de para brisa com defeito, falta de buzina, espelho de retrovisor deficiente, cintos de segurança defeituosos. Todos esses elementos são características de veículos sem serviço de manutenção adequada, por parte do proprietário do referido veículo.

Nessa definição já se pode vislumbrar a responsabilidade civil indireta do Estado, pois a este é que concerne a fiscalização dos usuários da via, e dos veículos, que por ela circulam, forçando aos condutores a estarem sempre com seus veículos em boas condições de uso, ou seja com todos os equipamentos obrigatórios funcionando.

⁸ Os veículos que saem das linhas de produção das montadoras na sua maioria são considerados seguros, exceto por uma pequena porcentagem considerada aceitável pelos organismos internacionais, por isso apontamos que quando as causas de acidente estão no veículo se deve a falta de conservação. Pois a partir de 1.960 houve uma sensível melhora na segurança dos veículos por parte das montadoras, chegando-se a um elevado aprimoramento técnico da segurança dos veículos.

Ao fiscalizar mal os veículos, o Estado, permite que muitos sem qualquer tipo de segurança continuem a rodar em nossas vias e em razão dessa falta de segurança ocasionem acidentes.

1.1.7 RODOVIA: É definida como a via rural pavimentada⁹. As condições desta é outro fator determinante dos acidente são as condições da via, como por exemplo: a falta de acostamento, pistas sem faixas divisórias, sem sinalização adequada, por fim sem pavimentação adequada para os veículos. Em todos esses casos se vislumbra a responsabilidade do Estado.

É de se observar que os meios de comunicação informam quase todos os dias os problemas das vias públicas, entre eles: a falta de acostamento, o desnível entre a pista e o acostamento muito grande, curvas mal projetadas, que se transformam em verdadeiras “curvas da morte”, ruas esburacadas sem conservação põem em risco a vida dos usuários, todos esses são fatores que contribuem para o acidente de trânsito. Cabendo ao Estado como fomentador do desenvolvimento e responsável direto pela manutenção da via, sanar tais problemas, para evitar que os acidentes aconteçam.

Tais problemas dificilmente são resolvidos pelas autoridades responsáveis em conservar as vias públicas, nas mais diversas instâncias,

⁹ Definição apresentada pela lei 9.503, no anexo I, que define os conceitos dos termos usados na lei.

Federal, Estadual e Municipal, caracterizando uma omissão por parte do Estado, que ao nosso ver somente agrava a responsabilidade Estatal.

1.1.8 ESTRADA: ruas sem pavimentação ou calçamento, de chão batido¹⁰.

1.1.9 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 todo o acontecimento inesperado, inevitável ou não intencional, de que resultem danos pessoais ou apenas materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública.

1.2 TIPOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Diversas classificações são adotadas pelos autores, sobre tipos de acidentes, adotamos a seguinte, por ser usual nos meios policiais¹¹.

1.2.1 Abalroamento ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente, por outro veículo, também em movimento, ou ainda parado.

¹⁰ Definição apresentada pela lei 9.503 de 23 de setembro de 1.997, no Anexo I que define os conceitos dos termos usados na lei.

¹¹ MINISTÉRIO DO EXÉRCITO EME/IGPM. Ministério da Justiça CONTRAM/DENATRAN. Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito. Brasília. Editora Imprensa Nacional. 1.988. p. 270 e 271.

A palavra abalroamento originalmente referia-se a embates entre embarcações. Atualmente é utilizada para designar, uma colisão semi frontal, ou ainda por fricção lateral.¹²

1.2.2 Colisão é o impacto de dois veículos em movimento frente a frente ou na traseira.

1.2.3 Choque é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo: poste, muro, árvore, barranco, etc. Inclusive outro veículo parado. O choque também pode ocorrer no caso de uma mudança brusca de velocidade do veículo, dos ocupantes deste contra a sua estrutura interna.¹³

1.2.4 Tombamento quando um veículo em movimento tomba lateralmente ou frontalmente. Ficando de lado, geralmente com uma das portas junto ao solo.

1.2.5 Capotamento quando um veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo momentaneamente.

1.2.6 Atropelamento quando o veículo em movimento colhe uma pessoa ou um animal.

¹² CORDIOLI, Celito. Trânsito ou Tráfego, Terminologia Técnica de Trânsito e de Acidentes de Tráfego. Florianópolis. IOESC. 1.995. p. 07.

¹³ CORDIOLI, Celito. Op. Cit. p. 13

1.2.7. Sinalização de trânsito: sistema formado por dispositivos de comunicação destinados a orientar os condutores e pedestres, obedecendo as convenções e uniformizações, com o objetivo de segurança, fluidez e conforto conveniente do trânsito, podendo ser feita através de placas, marcas, luzes, gestos, sons, marcos e barreiras.¹⁴

1.3 CAUSAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

As causas fundamentais do acidente são o veículo, o homem a via e o meio ambiente.

No veículo, a causa do acidente está diretamente relacionada com o seu devido estado de conservação, pneus, freios, direção, rodas, limpadores de pára-brisa, iluminação, como já apontamos no item 1.1.6 do presente trabalho, ocorre que muitos dos itens em que os veículos apresentam problemas, são de efetiva responsabilidade de fiscalização por parte do Estado, como bem define o novo Código de Trânsito em seus artigos 21 e 22 por exemplo, que fixa a competência dos órgãos de trânsito, para a fiscalização dos veículos.

¹⁴ CORDIOLI, Celito. Op. Cit. p.35

Sendo por isso o Estado apresentado por nós como o responsável indireto¹⁵ de acidentes de trânsito, em que esteja envolvido um veículo sem condições de uso, devido a falta de conservação por parte do proprietário do mesmo. Muito embora a conservação do veículo seja de efetiva responsabilidade do proprietário, cabe ao Estado a efetiva fiscalização e retirada de circulação dos veículos, que possam colocar em risco o patrimônio ou vida dos demais usuários das vias públicas.

Como segundo item que protagoniza o acidente podemos identificar a via pública, que por possuir muitas vezes um trajeto inadequado, por erro de projeto, sendo fator determinante de acidentes, bem como os problemas que já levantamos no item 1.1.7, ao falarmos da rodovias. Como veremos mais adiante a via será um dos pontos centrais do presente trabalho acadêmico, pois é nesse item em que se situam a maioria dos casos de responsabilidade civil atribuídas ao Estado, nos acidentes de trânsito, que quase sempre se apegam aos fatores da via para determinar a imputação de responsabilidade ao Estado.

¹⁵ O Estado como demonstraremos no decorrer do presente trabalho tem a obrigação de fiscalizar e retirar de circulação os veículos sem condições de segurança, mas pelos mais diversos fatores o Estado não cumpre com sua obrigação permitindo que veículos, sem as mínimas condições trafeguem por nossas vias, e em razão disso causem acidentes. Por isso o Estado é apontado por nós como responsável indireto dos acidentes de trânsito que sejam causados por veículos com conservação deficitária, cabendo ao Estado parte da responsabilidade nesses acidentes.

O terceiro elemento formador do acidente é o homem, que na grande maioria das vezes é o maior responsável pelo acidente, pois muito embora o veículo, a via, e o ambiente colaborem para o evento o homem responde sempre , com 70, 80, 90% das causas do evento, devido as condições humanas (psicológicas, físicas, fisiológicas e biológicas)¹⁶. Entretanto como já assinalamos esse aspecto no item 1.1.5, não será abordado com mais profundidade no presente trabalho¹⁷.

Finalmente como último elemento formador do acidente de trânsito podemos apontar o meio ambiente, como a chuva, neblina, noite. Por esse elemento não ser controlável por atitudes humanas, não pode ser via de regra atribuída como responsabilidade ao Estado, esta só poderá ser evocada, se os fatores climáticos, forem agravados por atos da administração pública.

Após feitas as definições iniciais, para melhor compreendermos o tema, passaremos a seguir para um breve histórico do automóvel, pois sem ele não poderíamos hoje estar desenvolvendo o presente tema.

¹⁶ BEUX, Armindo. Op. Cit. p. 39

¹⁷ Como salientamos não desenvolveremos com maior profundidade o problema do fator humano nos acidentes automobilísticos. Muito embora termos o entendimento de que o Estado, é omissos nas suas funções, pois embora o ser humano seja o principal responsável pelos acidentes automobilísticos, cabe ao Estado corrigir as deficiências dos usuários da via pública, através da educação para o trânsito, que deve começar desde o ensino fundamental, até o ensino superior, de forma que possamos formar bons motoristas, e bons pedestres. Ainda como demonstraremos no decorrer do presente trabalho, a possibilidade de erro humano, aumenta profundamente, quando este está sob a influência de álcool ou outros tipos de drogas, bem como quando não se respeita as leis, usando o veículo como uma verdadeira arma, compete ao Estado a fiscalização dos usuários. Por isso nosso

1.4 DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DO AUTOMÓVEL

Séculos antes de Cristo se tem notícia do uso da carroça para os mais diversos fins, na Mesopotâmia e no Egito¹⁸, determinando com isso o aparecimento de vias especiais para o deslocamento, de modo que as distâncias se encurtassem e se realizassem intercâmbio cultural e comercial.

A idade antiga e as idades média e moderna, pouca evolução trouxeram ao transportes, pois se continuou com o modelo da tração animal, muito embora os romanos tenham se transformado, num dos povos que mais valorizou o transporte, abrindo imensas vias para deslocamentos de riquezas vindo dos diversos pontos de seus domínios. Chegando-se ao ponto de a circulação de carroças ser proibida no centro de Roma por Júlio César¹⁹.

O veículo auto propulsionado, teve seu primeiro desenvolvimento após a concretização de algumas conquistas mecânicas, que devido a falta de registro, não é conhecido a autoria. Segue-se a isso uma grande fase inventiva, indo do século XVII até o século XIX. Hans Hatsch, Nurenberg, em 1.650, construiu um veículo autopropulsionado por um sistema mecânico

entendimento, que o fato de o ser humano ser o principal causador de acidentes indica que o Estado é pelo menos omissor nas suas funções.

¹⁸ SCHLICHTING, José Aroldo. Policiamento Urbano com apoio de Motocicletas. Monografia Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Florianópolis. 1.997. p. 11

semelhante ao de um relógio, apontado como um dos precursores do automóvel. Jean Joseph Etienne Lenoir, em 1.850, construiu um motor a gás e o adaptou em uma carroça, em 1863. Gottlieb Daimler, em 28 de agosto de 1.855, patenteou sua “carruagem motorizada”, que pode ser interpretada como primeiro veículo automóvel integral. Karl Benz, em 29 de janeiro de 1.856, portanto após cinco meses da patente da carruagem motorizada, produziu o primeiro automóvel comercial, era um triciclo com a motor a explosão, movido a gasolina, que desenvolvia uma velocidade de até 16 Km/h²⁰.

Os problemas do trânsito surgiram com o desenvolvimento da diligência no século XVII, e depois se agravaram com o surgimento do automóvel, no século XIX. Em 1.899, ocorre o primeiro acidente de trânsito de que se tem notícia, em 13 de setembro numa rua em Nova York, morre o primeiro homem²¹.

Com o desenvolvimento dos sistemas de produção em série do automóvel, houve uma sucessão de aperfeiçoamentos até chegar no estágio atual, muitas mudanças ocorreram. No início era apenas um meio de

¹⁹ DENATRAN - Curso de Formação de Instrutores de Auto-escola. Ministério da Justiça Departamento Nacional de Trânsito. 2ª Edição. Tomo II. Brasília. Editora Imprensa Nacional. 1.984. p. 111

²⁰ Por não ter encontrado bibliografia apropriada, adotou-se a classificação apresentada na monografia de conclusão de curso do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar, de SCHLICHTING, José Aroldo Op. Cit. p. 25

²¹ DENATRAN, op. Cit. p. 111

transporte que se constituía num privilégio de poucos, já que seu custo estava muito além do poder aquisitivo da grande massa.

Por isso no início não existiam normas que regulamentavam as causas de acidentes. Com o passar dos tempos esse invento se popularizou, passando a ser um instrumento de trabalho, com isso, houve a necessidade de se regulamentar a circulação dos veículos, pois a medida que a indústria automobilística desenvolvia sua produção em massa de automóveis, aumentavam também os problemas relacionados a responsabilidade civil, por danos causados ao automóveis .

Nos países pioneiros da implantação da Revolução Industrial, tais como a Inglaterra, França, Alemanha e Estados Unidos²², o surgimento e a expansão da indústria automobilística tiveram um ritmo normal de desenvolvimento, permitindo a adaptação das vias de circulação bem como o ajustamento da população, condutores e pedestres ao crescimento verificado no setor industrial.

O automóvel, como produto de consumo , ficou ao alcance do grande público brasileiro no século XX. O Brasil como país em desenvolvimento só consegue implantar a indústria automobilista na década de 50. Com isso alcançou expressivo crescimento do número de

consumidores, pois a implantação da indústria possibilitou a queda do preço dos veículos, em consideração ao produto importado.

O fenômeno do automóvel encontrou no Brasil planos urbanísticos inadequados ao seu uso, principalmente nos grandes centros populacionais, vias com precárias condições de uso, e usuários despreparados. A faixa de pedestres e condutores cresceu num ritmo mais acelerado, que o processo educativo.

Esses fatores aliados a uma legislação inadequada e em alguns aspectos desatualizada, levou o Brasil à condição de destaque no cenário internacional no que se refere a acidentes automobilísticos.

A popularidade do automóvel trouxe consigo alguns males, por isso a OMS²³ já fala em colapso da civilização do automóvel, pois, menos de cem anos após o início de sua produção em série, na cidade americana de Detroit, os níveis de monóxido de carbono²⁴ nas grandes cidades já está além do limite tolerado pelo ser humano.

O primeiro carro a rodar no Brasil era semelhante a uma charrete, e circulou em São Paulo, importado em 1.893 por Henrique Santos

²² DENATRAN. Op. Cit. p. 118

²³ OMS: Organização Mundial da Saúde

Dumont²⁵, irmão de Alberto Santos Dumont, era um Daimler a vapor. No Rio de Janeiro o primeiro carro a circular foi em 1.897 e pertencia a José do Patrocínio, que ao sair para passear com Olavo Bilac e confiando a direção a este bateram em um árvore, sendo considerado este como o primeiro acidente automobilístico registrado no país²⁶

Feitas estas considerações encerramos a primeira unidade do presente trabalho, passando em seguida ao desenvolvimento, do segundo capítulo.

²⁴ Dado apresentado na revista *Veja* de 07 de agosto de 1.996. Editora Abril. p. 50 á 53

²⁵ STEIL, Waldemar Correa. Op. Cit. p. 55

CAPITULO II

No presente capítulo, abordaremos inicialmente a responsabilidade civil, de maneira geral, para melhor compreendermos o assunto, para em seguida tratarmos da responsabilidade civil do Estado, que por suas particularidades, não se adapta perfeitamente a responsabilidade do direito civil, tendo suas particularidades tratadas no direito administrativo.

RESPONSABILIDADE CIVIL

2.1 CONCEITO RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil pode ser definida como o instituto jurídico através do qual se enseja que uma pessoa que cause injustamente danos a outrem, torne-se obrigado a repará-lo.

Maria Helena Diniz 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 legal²⁷

²⁶ STEIL, Waldemar Correa. Op. Cit. p.56

²⁷ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro. 7º Volume Responsabilidade Civil. 6ª Edição. São Paulo. Editora Saraiva. 1.992. p.29

2.2 RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRACONTRATUAL

A responsabilidade civil se baseia sempre em dois aspectos a contratual e o extracontratual. A responsabilidade civil contratual é aquela que decorre do descumprimento ou inadimplemento contratual, ensejando com isso prejuízo a um dos contratantes.

A responsabilidade civil extracontratual, ou aquiliana é aquela em que o agente causador do dano não está ligado a vítima pelo contrato, mas sim é responsabilizado por previsão em norma legal. A responsabilidade decorre do artigo 159 do Código Civil, que prescreve *in verbis*: “ *Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo outrem, fica obrigado a reparar o dano*”²⁸

2.3 REQUISITOS DA RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL DO ESTADO

De acordo com a teoria aplicada, existem requisitos específicos para a configuração da responsabilidade do Estado, conforme disporemos a seguir:

²⁸ Esse artigo é usado de forma geral para se imputar a responsabilidade extracontratual, mas tal princípio é geral e serve de fundamento tanto para a responsabilidade extracontratual como da responsabilidade contratual.

Teoria da Falta do serviço :

Dano indenizável

A prova de que o serviço público falhou (não funcionando, funcionando tardiamente, ou funcionado mal)

O nexo causal entre o dano indenizável e a falta do serviço público.

Teoria do Risco Administrativo, aplicável às atividades perigosas desempenhadas pelo Estado:

Dano indenizável

Nexo Causal entre o referido dano e a atividade estatal perigosa

Teoria do Dano indenizável:

Dano indenizável

Nexo Causal entre o referido dano e um ato comissivo estatal licito praticado em prol da coletividade.

Prejuízo especial e anormal do lesado

2.4 TEORIAS SUBJETIVA E OBJETIVA

A responsabilidade civil como já vimos pode ser classificada como contratual ou extracontratual, podendo também ser classificada em responsabilidade civil subjetiva e responsabilidade objetiva.

A responsabilidade civil subjetiva é aquela que se funda na culpa. Nessa teoria se pressupõe a culpa como fundamento da responsabilidade civil,

não havendo culpa, não há responsabilidade. É de fundamental importância que o agente tenha agido com dolo ou culpa, para a caracterização da responsabilidade. A teoria subjetiva é aceita ainda nos dias atuais para se imputar responsabilidade em diversos casos.

Em certos casos a responsabilidade subjetiva não oferece solução satisfatória, principalmente quando falamos em atividades perigosas, cuja a exploração é condicionada pela lei, em que o explorador responde pelos eventuais resultados lesivos, dela decorrente, haja ou não culpa.

Na Responsabilidade objetiva, não se exige a prova de culpa do agente para que este seja obrigado a reparar o dano. Sendo tal responsabilidade presumida por lei.

Quando a culpa é presumida, inverte-se o ônus da prova. O autor só tem que provar a ação ou omissão, e nexos causal entre o dano e o evento.

A primeira lei que cria um caso tipicamente de responsabilidade objetiva, foi o Decreto legislativo nº 2.681 de 07-12-1912, que dispõe sobre a responsabilidade civil das estradas de ferro, que já presumia a culpa desta pela perda ou furto ou avarias de mercadorias e pelos desastres aos viajantes nos artigos 1 e 12 do Decreto. O artigo 21 por sua vez fixou o mais antigo caso de responsabilidade sem qualquer referência a culpa, o citado artigo assim prescreve

in verbis: “*As estradas de ferro responderão por todos os danos que a exploração de suas linhas causarem aos proprietários marginais.*”²⁹ Leis posteriores foram criando novos casos de responsabilidade civil até chegar ao atual estágio de desenvolvimento da responsabilidade civil objetiva.

No caso específico dos acidentes automobilísticos a responsabilidade objetiva do Estado se verifica quando a administração pública por um fator ou outro deixa de cumprir seus deveres com relação a via pública.

2.5 PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Podem ser classificados em comuns, no sentido que se aplicam a todo tipo de responsabilidade e específicos, no sentido de que se aplicam a este ou aquele tipo de responsabilidade.

2.5.1 PRESSUPOSTOS COMUNS

- Conduta
- Imputabilidade
- Dano Moral ou Patrimonial indenizável
- Nexô de Causalidade

²⁹ MEIRELLES, Hely Lopes. p. 554

2.5.2 PRESSUPOSTOS ESPECIFICOS

- Teoria da responsabilidade subjetiva, dolo ou a culpa.
- Teoria da responsabilidade objetiva, previsão legal ou a abrangência da ocorrência de dano decorrente do risco de exploração de uma atividade ou a infringência de uma lei.

Passaremos a definir os pressupostos comuns, pois os pressupostos específicos serão definidos no decorrer do presente trabalho de forma, que seja possível um melhor entendimento do assunto.

2.5.2.1 CONDUTA:

A conduta humana vem a ser um ato humano comissivo³⁰ ou omissivo³¹, lícito ou ilícito, voluntário e imputável ao agente, ou a terceira pessoa pela qual é responsável.

A omissão tem relevância para o direito quando importa na inobservância de um dever de agir ou seja atribuir-se a responsabilidade por não ser praticado ato que deveria ser realizado.

³⁰ Comissivo: são os atos que exigem, uma atividade positiva do agente, um fazer. Conforme a definição de MIRABETE, Julio Fabrini. Manual de Direito Penal, Parte Geral. Volume 1. 8ª Edição. São Paulo. Editora Atlas. 1.994. p. 124

³¹ Omissivo: são os atos descritos como uma conduta negativa, de não fazer o que a lei determina, constituindo a omissão na transgressão da norma jurídica. Essa omissão tem ser algo que deveria ser feito em razão de estar juridicamente obrigado. MIRABETE, Julio Fabrini. Op. Cit. p. 124

A conduta tem que ser voluntária no sentido de ser controlável, ou seja estão excluídos os fatos praticados sob a coação moral ou física .

Pode-se concluir portanto que a conduta é fator determinante para atribuir-se responsabilidade ao Estado, pois seus agentes muitas vezes, praticam atos ou omissões que causam danos a terceiros.

2.5.2.2 IMPUTABILIDADE:

A imputabilidade é a atribuição da conduta a uma determinada pessoa. Para se caracterizar a imputabilidade não basta a conduta do agente, mas se faz necessário também que o ato comissivo ou omissivo, seja fruto da vontade livre e capaz.

2.5.2.3 IMPUTABILIDADE NOS ATOS DAS PESSOAS JURIDICAS:

Como já sabemos as pessoas jurídicas³² não têm capacidade de praticar atos por si só, pois são uma ficção jurídica³³, por isso são representadas por agentes, desta forma os atos ou omissões dos agentes das pessoas jurídicas, que

³² Segundo a definição de Silvio Rodrigues, pessoas jurídicas: são entidades a que a lei empresta personalidade, isto é são seres que atuam na vida jurídica, com personalidade diversa da dos indivíduos que a compõem, capazes de serem sujeitos de direitos e obrigações na ordem civil. RODRIGUES, Silvio. Direito Civil. Volume 4 . Responsabilidade Civil. São Paulo. Editora Saraiva. 1.995 p. 64

³³ Adotamos essa classificação por entendermos, que seja a que mais se adapta ao tema. A teoria que a pessoa jurídica é uma ficção jurídica, sustenta que a personalidade jurídica decorre de uma ficção da lei.

agindo na qualidade de representantes destas, obrigam a pessoa jurídica a responder pelos eventuais danos causados a terceiros.

2.5.2.4 DANO:

Não pode haver responsabilidade civil sem dano. Dano pode ser definido como a diminuição ou a destruição de um bem jurídico patrimonial ou moral pertencente a uma pessoa.

É o sofrido pelo usuário da via, que pode ser patrimonial, por consistir tanto na efetiva diminuição do patrimônio (dano emergente), como na frustração de um ganho esperado e quase certo (lucro Cessante). O dano via de regra é patrimonial mas pode ser também indenizável o dano moral³⁴.

São requisitos do dano indenizável :

- a) O dano deve corresponder a uma lesão a um bem protegido da vítima, ou seja não se pode falar em dano a bem não juridicamente protegidos, como por exemplo ninguém pode reclamar judicialmente o não pagamento de uma aposta no jogo do bicho, por ser esse tipo de atividade considerada ilícita pela legislação.
- b) Dano ilegítimo a pessoa que sofreu a lesão, não tendo ela o dever jurídico de suportá-lo.

³⁴ Dano Moral diz respeito à ofensa ou violação, que não fere propriamente os bens patrimoniais de uma pessoa, mas sim os seus bens de ordem moral, tais como os que se referem a sua liberdade, honra, compreendendo na idéia de honra, o que concerne a fama, reputação, conceito social, estima dos outros. Definição de SOARES, Orlando. Responsabilidade Civil no Direito Brasileiro: Teoria e Prática Forense e Jurisprudência. Por Orlando Estevão da Costa Soares. 1º Edição. São Paulo. Editora Forense. 1.996. p.74

c) O dano deve ser certo, deve ser fato concreto, não se aceitando a mera suposição, o dano ainda pode ser presente ou futuro.

2.5.2.6 NEXO DE CAUSALIDADE:

O nexo de causalidade é o vínculo que liga o dano à conduta do agente. Não pode haver responsabilidade civil sem prova da relação de causalidade. Sendo elemento fundamental na atribuição da responsabilidade quer seja subjetiva ou objetiva.

2.5.2.7 CAUSAS QUE EXCLUEM A RESPONSABILIDADE

Excluem a responsabilidade³⁵, o caso fortuito(salvo nos casos abrangidos pelo risco), a força maior³⁶ (a menos que aliado ao evento que embora inevitável era previsível desde que se agregue uma negligência do agente), a culpa exclusiva da vítima, fato exclusivo de terceiro(que não seja o agente responsável). Podemos ainda citar as excludentes do artigo 160 do Código Civil, prescrevem os casos em que embora haja a conduta do agente

³⁵Há uma discussão doutrinária de alguns autores entendam que o que há nesse caso é a exclusão do nexo causal, outra corrente doutrinária sustenta que há nexo causal, o que não pode haver é imputabilidade. A nossa posição é de que não há nexo causal, em razão das causas aqui elencadas desfiguram o nexo causal. Pois na presença de tais situações, não é que se exima o agente de responsabilidade. Ao contrario a responsabilidade não se configura por não ter contribuído de forma alguma para o dano. O dano não pode ser atribuída ao agente, nem por ação ou omissão, nem como decorrência de atividade de risco.

³⁶ Embora no direito civil, haja certa identificação entre o Caso Fortuito e a Força Maior, sendo inclusive previstas como uma só excludente no Código Civil. No direito administrativo, o tema é muito discutido, por isso aqui será apresentada, como fatores distintos, na exclusão da responsabilidade.

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 estão a legítima defesa, exercício regular do direito, estado de necessidade, cumprimento do dever legal³⁷.

2.5.2.7.1 CASO FORTUITO:

Carlos Alberto Gonçalves define assim o caso fortuito; “ *O caso fortuito geralmente decorre de fato ou ato alheio a vontade das partes: greve, motim, guerra.*”³⁸

Já Clóvis Beviláqua, por Orlando Soares, define que o que caracteriza o caso fortuito; “*Não é, porém, a imprevisibilidade que deve, principalmente, caracterizar o caso fortuito, e, sim, a inevitabilidade*”³⁹.

O caso fortuito se caracteriza por sua imprevisibilidade. O caso fortuito na responsabilidade subjetiva afasta o dever de indenizar, em razão da imprevisibilidade desconsiderar a culpa, no entanto na teoria do risco o caso fortuito não exclui a responsabilidade, pois segundo essa teoria o explorador aceita, inclusive os riscos imprevisíveis.

³⁷ Embora as excludentes previstas no Código Civil, sejam quatro, no presente trabalho abordaremos apenas o Estado de Necessidade, que conforme nossa pesquisa bibliográfica é a única que é evocada freqüência nos tribunais, diante de um acidente de trânsito.

³⁸ GONÇALVES, Carlos Alberto. Op. Cit. p. 504

³⁹ SOARES, Orlando. Op. Cit. p. 494

2.5.2.7.2 FORÇA MAIOR:

Maria Sylvia de Zanella di Pietro define a força maior como: “*Força maior é o acontecimento imprevisível, inevitável e estanho a vontade das partes, como uma tempestade, um terremoto, um raio.*”⁴⁰

No caso fortuito se conhece as causas do evento lesivo, porém esta é invencível pelas potencialidades humanas, como por exemplo as inundações os terremotos, erupções vulcânicas e outros eventos da natureza que podem causar danos. Por tais eventos não se pode imputar responsabilidade, pois há uma quebra do nexó causal entre o dano e o comportamento de uma das partes.

Todavia aliado ao fato da força maior pode ocorrer uma omissão, por negligência do agente que se obrigou a tomar medidas protetoras para evitar danos maiores e não tomou, neste caso surge novamente a responsabilidade civil.

2.5.2.7.3 CULPA EXCLUSIVA DA VITIMA:

Neste caso a conduta do próprio lesado é a causa do *eventus dammi*, cabendo portanto ao lesado suportar o dano, pois e ele e a mais ninguém pode se atribuir o evento que ocasionou o dano.

⁴⁰ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 8ª Edição. São Paulo. Editora Atlas. 1.997. p.415

Cabe ainda salientar que não há dever de indenizar, quando e tão somente, a culpa for exclusiva da vítima, pois quando há a ocorrência de culpa concorrente a responsabilidade é apenas mitigada⁴¹, devendo portanto a responsabilidade ser dividida entre os causadores do dano na proporção a que tenham concorrido para o evento.

2.5.2.7.4 FATO DE TERCEIRO:

Para que ocorra a responsabilidade de terceiro é necessário que se ligue o dano ao fato de terceiro, numa relação de causa efeito, não ocorra contribuição concorrente da pessoa apontada como responsável ou seu agente no desenrolar dos fatos.

2.5.2.7.5 ESTADO DE NECESSIDADE

Instituto comum aos mais diversos ramos do direito, tanto na esfera do direito privado, como do direito público, que tem como característica fundamental a inexigibilidade de outra conduta, constituindo-se dessa forma, causa geral de inculpabilidade, em face ao ato praticado pelo agente, causador do dano a outrem. O Código Penal em seu artigo 24 prevê: *“Considera-se em Estado de Necessidade, quem pratica ato para se salvar de perigo atual, que não provocou por sua vontade, nem podia de outro*

⁴¹ Mitigada: é um termo empregado para definir casos, em que a responsabilidade é abrandada, dividida.

modo evitar, direito próprio ou alheio, cujo sacrifício, nas circunstâncias, não era razoável exigir-se". Dessa forma aquele que criou a situação de perigo não pode alegar Estado de Necessidade.

Muito embora haja tal previsão legal do artigo 160,II do Código Civil, nos acidentes automobilísticos o caso do Estado de Necessidade é muito discutido, pois a lei declara que o Estado de Necessidade, não é considerado ato ilícito. No entanto há o entendimento predominante nos tribunais, é que a ocorrência de estado de necessidade não afasta o dever de indenizar, para a vítima que não causou o perigo. Podemos citar por exemplo, o caso de um motorista que para desviar de um perigo eminente, inevitável, que não deu causa, joga seu veículo contra um muro ou outro veículo. Embora o motorista tenha agido amparado pelo direito, terá que reparar o dano que causou, se a vítima não foi o causador do perigo. Muito embora o motorista fique com direito de regresso contra o causador do perigo.

Assim tem entendido os tribunais, conforme as jurisprudências aqui selecionadas:

Responsabilidade civil - Ato danoso - Estado de necessidade. O Estado de Necessidade, como do motorista que invade a pista contrária para fugir de obstáculo em sua mão-de-direção e assim colide com veículo que transitava corretamente na outra pista, embora afaste o caráter de ilícito da conduta do agente, não o exime, entretanto do dever de reparar a lesão, desde

que o dono do bem danificado não seja o culpado pela situação perigosa. (Código Civil, art. 1.519) (TAMG, Ap. 20.869 - Ouro Preto, Rel. Des. Humberto Theodoro Júnior)⁴².

Responsabilidade civil - Estado de Necessidade. O Estado de Necessidade não autoriza isentar o réu da responsabilidade de pagar a respectiva indenização (RT 491/74). Na mesma ordem de idéias, o ato de terceiro não isenta o causador do dano de ressarcir os prejuízos causados (1º TACSP, Ap. 291.834, 1ª Câ., 22-11-1.983, Rel. Orlando Gandolfo).⁴³

2.6 RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO

Inicialmente traçaremos um conceito de responsabilidade civil do Estado, para ser aplicado ao presente trabalho, por mais nos indentificarmos com o conceito do autor Hely Lopes Meirelles, e por considerarmos este mais completo, é o que será adotado na presente monografia. O autor conceitua responsabilidade Estatal como: "*A responsabilidade civil da administração é, pois, a que se 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*"⁴⁴.

⁴² GONÇALVES, Carlos Alberto. Op. Cit. 482

⁴³ GONÇALVES, Carlos Alberto. Op. Cit. 483

⁴⁴ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 19ª Ed. Atualizada por Eurico de Andrade Azevedo & outros. São Paulo. Editora Malheiros. 1.994. p.555

Já para Orlando Soares, a responsabilidade civil do Estado é assim conceituada: “*Responsabilidade do Estado corresponde ao dever legal de reparação ou ressarcimento do dano ou prejuízo, causado pelo ato abusivo ou excessivo de um órgão da administração pública a um de seus administrados, pessoa física ou jurídica, no âmbito federal, estadual ou municipal*”⁴⁵, como se pode observar a própria definição de responsabilidade do Estado já delimita de certa forma os âmbitos de responsabilidade de cada esfera administrativa, no particular, da responsabilidade por acidentes automobilísticos como veremos no capítulo III o Código de Trânsito delimita de as responsabilidade de cada esfera administrativa.

A idéia de responsabilidade civil decorre, do fato de que, num regime democrático de Estado de Direito, o poder público estatal está sujeito ao ordenamento jurídico. Dessa forma as lesões que o Estado pratica contra terceiros está obrigado a reparar.

Assim ensina o autor Celso Antônio Bandeira de Mello : “ *Como qualquer outro sujeito de direitos o Poder Público pode a vir a se encontrar na situação de quem causou prejuízo a alguém, do que lhe*

⁴⁵ SOARES, Orlando Op. Cit. p. 428

resulta obrigação de recompor os agravos patrimoniais oriundos da ação ou abstenção lesiva⁴⁶."

A responsabilidade civil do Estado, por possuir normas próprias, não está disciplinada, tão somente pelo direito civil, mas principalmente pelo direito público, como bem ensina Maria Helena Diniz: *"A responsabilidade civil estatal não está somente disciplinada pelo direito civil, mas principalmente, pelo direito público, ou seja direito constitucional, direito administrativo e direito internacional privado⁴⁷"*

É regida pelo direito público, possui certas particularidades estabelecidas pelo artigo 37 §6º da Constituição Federal. Vale salientar ainda que muitos casos o dever de indenizar pode ser subjetivo ou seja se fundam em atos ilícitos praticados pelos agentes públicos, ou na falha do serviço público, e não na responsabilidade civil objetiva, classificada de forma errônea, em outras situações entretanto a responsabilidade é objetiva, ou seja baseada na teoria do risco, ou falta impessoal do serviço.

Um fator relevante para a atribuição de responsabilidade é a classificação em responsabilidade contratual, e extracontratual. Para Celso

⁴⁶ MELLO, Celso Antonio Bandeira de. Elementos de Direito Administrativo. 3ª Edição. São Paulo. Editora Malheiros. 1.991. p. 320

⁴⁷ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro. 7º Volume Responsabilidade Civil. 6ª Edição. São Paulo. Editora Saraiva. 1.992. p. 429

Antônio Bandeira de Mello a responsabilidade extracontratual do Estado: *“É a obrigação que tem de reparar economicamente os danos que causar a esfera juridicamente tutelada de outrem. Tais lesões podem decorrer de comportamentos unilaterais da administração, sejam lícitos ou ilícitos, comissivos ou omissivos, materiais ou jurídicos”*⁴⁸.

No presente trabalho monográfico abordaremos apenas a responsabilidade extracontratual do Estado, uma vez que a responsabilidade contratual é regido por normas próprias do direito administrativo onde é melhor estudada.

2.7 TEORIAS A RESPEITO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO

Tentaremos de forma sucinta analisar a evolução da responsabilidade civil do Estado ao longo do tempo. Existe muita divergência terminológica entre os doutrinadores sobre a divisão e a denominação das teorias, que evoluíram da irresponsabilidade, para a responsabilidade através da culpa para por fim aportar na responsabilidade objetiva. A presente classificação foi adotada por entendermos que melhor se adapta a nosso estudo e possibilitará uma melhor compreensão do conteúdo.

⁴⁸MELLO, Celso Bandeira de. Op. Cit. p.137 e 138.

A responsabilidade civil passou por três importantes fases, bem nítidas ao longo da história, sendo cada uma fruto do regime político vigente. De maneira mais simplificada podemos dividir as teorias em: irresponsabilidade estatal, teoria civilista, e a atual de direito público. Dentro de cada teoria pode ser feitas subdivisões como a apresentada a seguir:

Teoria da Irresponsabilidade

Teoria Civilista

a) Teoria dos Atos de Império e Atos de Gestão

b) Teoria da culpa civil ou teoria subjetiva

Teorias Publicistas

a) Teoria da Falta de Serviço público ou culpa da administração

b) Teoria do risco integral⁴⁹

c) Teoria do risco administrativo

2.7.1 TEORIA DA IRRESPONSABILIDADE ESTATAL

Essa teoria foi desenvolvida e aplicada pelos absolutistas . Sua principal base sempre foi a idéia de soberania. O Estado como ente todo poderoso, não respondia pelos danos causados a terceiros, por seus agentes. A irresponsabilidade era tida como um princípio imprescindível ao bom desempenho das atividades da administração pública, uma vez que o

⁴⁹ Alguns autores entendem que a teorias do risco integral e risco administrativo, são uma só não havendo qualquer distinção entre elas. Adotamos o posicionamento de Hely Lopes Meirelles por entendermos ser mais completa, que as demais teses a respeito do assunto.

entendimento dominante era que a responsabilidade se constituiria em inoportuno embaraço à liberdade dos serviços.

Fundamentando a teoria, o particular deveria suportar os prejuízos causados pelos servidores públicos, não cabendo qualquer tipo de questionamento ao Estado soberano, que como tal, não cometia erros. Essa teoria isentava completamente o Estado da obrigação de reparar o dano praticado por seus servidores.

2.7.2 TEORIAS CIVILISTAS

Com as idéias liberais do século XIX, adotou-se o princípio da responsabilidade civil do Estado, baseado na idéia da culpa. Essa teoria originou outras duas:

2.7.2.1 TEORIA DOS ATOS DE IMPÉRIO E ATOS DE GESTÃO:

Teoria baseada na culpa, atribuía responsabilidade conforme os atos eram classificados, ou seja, fez uma distinção entre os atos de império e os atos de gestão. Os atos de império seriam aqueles em que o Estado os praticasse no exercício da soberania em razão do *jure imperii* não poderia ser responsabilizado. Os atos de gestão, por sua vez, eram aqueles em que o Estado procederia como pessoa privada, equiparando-se ao particular, na gestão patrimonial, dessa forma responderia por seus atos, pois estava, em igual condições do particular. Todavia tal teoria foi muito combatida, pois era

difícil se distinguir os atos de império dos atos de gestão, posto que não se podia dividir a personalidade do Estado.

2.7.2.2 TEORIA DA CULPA CIVIL:

Abandonada a distinção entre atos de império e atos de gestão, criou-se nova teoria baseado na doutrina Civilista, que defendia a idéia da responsabilidade civil do Estado, que existiria desde que demonstrada a culpa. Ao lesado incumbe o ônus de demonstrar o dano o nexo causal e atuação culposa ou dolosa do agente público.

Tal teoria, demonstrou ser tão impraticável que acabou sendo abandonada. Cabe salientar entretanto que nos dias atuais alguns casos de responsabilidade estatal, ainda se fundam na culpa, como por exemplo os casos de inadimplemento contratual.

2.7.3 TEORIAS PUBLICISTAS

As teorias publicistas iniciaram seu desenvolvimento no final do século XIX, no direito francês com o famoso arresto Blanco⁵⁰, publicado em 1º de

⁵⁰ Este caso, decorrente de ação intentada pelo Sr. Blanco e tendo por objetivo responsabilizar civilmente o Estado, com base nos artigos 1.382, 1.383 e 1.384, pelos danos físicos sofridos por sua filha Agnes Blanco, ferida por um vagonete da Companhia Nacional de Manufatura de fumo, que transportava matéria prima de um prédio para outro. Tal acidente ocorreu devido a imprudência de empregados da administração de tabacos. Foi um marco relevante para o reconhecimento da responsabilidade do Estado, muito embora já tivesse sido precedido por outras decisões, e esta decisão do Tribunal de Conflitos apenas confirmasse a jurisdição administrativa, ela foi inovadora em dois pontos: quando definia a

fevereiro de 1873, pelo tribunal de conflitos daquele país. Tal decisão reconhecia a responsabilidade civil do Estado por sua natureza, não poderia ser aplicado as normas do código civil pois estas eram feitas para as relações entre particulares, devendo-se aplicar regras especiais do direito público.

Tendo se originado de uma decisão do Tribunal de Conflitos⁵¹, a responsabilidade civil administrativa teve uma lenta e gradativa elaboração, primeiro, por este, com a decisão do caso Blanco e após pelas decisões do Conselho de Estado, até revogar de forma definitiva o princípio da irresponsabilidade da administração.

A necessidade de criar-se uma responsabilidade independente da culpa surgiu, com o desenvolvimento das relações sociais e de trabalho da sociedade. Inicialmente a responsabilidade subjetiva começou a ser contestada nos acidentes do trabalho, em que não se podia deixar o empregado sem reparação, por não conseguir ele provar a culpa do empregador em casos de morte ou incapacidade total ou parcial para o trabalho.

competência da jurisdição administrativa pelo critério do serviço público e quando resolvia a questão com base em princípios autônomos daquele adotados pelo Código Civil.

⁵¹ Na ocasião houve um choque de competência entre o Conselho de Estado e a Corte de Cassação. O conflito era de atribuição negativa, sendo portanto suscitado perante o Tribunal de Conflitos a quem cabia dirimir os conflitos dessa natureza entre a jurisdição comum e a administrativa.

Depois de se concretizar no direito do trabalho a responsabilidade sem culpa e em razão da evolução do automóvel, começou a se questionar a responsabilidade subjetiva nos acidentes de trânsito.

Das idéias publicistas foram formuladas diversas teorias como:

2.7.3.1 TEORIA DA FALTA DO SERVIÇO PÚBLICO:

Haverá responsabilidade civil do Estado, com base nessa teoria sempre que houver danos decorrentes do mal funcionamento do serviço público, que se caracteriza quando o serviço público: funciona mal, não funciona ou funciona tardiamente.

Essa teoria tem como pressuposto os agentes públicos, que são órgãos da administração fazendo com ela um todo indivisível. Abandona-se a idéia da culpa civil, da culpa in elegendo ou in vigilando. Não se apura a responsabilidade do funcionário, mas sim se houve ou não falta no serviço prestado pelo Estado através de seus agentes.

Trata-se todavia de uma responsabilidade subjetiva porque exige além da objetividade de um dano a presença da culpa, ou dolo, elementos que caracterizam a responsabilidade civil subjetiva.

2.7.3.2 TEORIA DO RISCO INTEGRAL:

Propõe a aplicação extremada da teoria do risco administrativo. A administração pública deveria, por essa teoria, reparar sempre qualquer espécie de dano sofrido pelo administrado. Não se admitindo qualquer tipo de demonstração de culpa da vítima como causa de exclusão ou atenuação da responsabilidade. Alguns autores chegam a afirmar que com tal teoria tentou-se implantar um seguro universal.

Na hipótese de risco integral a culpa exclusiva da vítima não excluiria responsabilidade estatal, pois em qualquer hipótese teria a administração o dever de indenizar, com isso ocasionando uma desvirtuação do objetivo do direito que é a de reparar o dano de quem sofreu e não foi seu causador e não de proporcionar aos mais espertos a possibilidade do enriquecimento sem causa⁵².

Na teoria do risco integral não há possibilidade de nenhuma forma de abrandamento da responsabilidade do Estado face ao acidente automobilístico, nas mais diversas formas, sendo irrelevante a querela sobre a participação culposa ou dolosa da vítima, na produção do evento. Pela sua concepção muito ampla e de difícil aplicabilidade, tal teoria foi abandonada.

⁵² Enriquecimento sem causa, é aumento do patrimônio de um indivíduo, sem uma causa aparente, pode considerar como uma aumento de patrimônio ilícito.

2.7.3.3 TEORIA DO RISCO ADMINISTRATIVO:

Essa teoria não indaga sobre a culpa do serviço ou seus agentes, basta se provar o dano conseqüente de uma ação da administração. Tal teoria é aplicada sempre que o Estado desenvolve através de seus órgãos atividades perigosas para o administrado. A teoria se baseia no risco que corre a administração pública ao executar certo serviço, como bem lembra Hely Lopes Meirelles: *“Tal teoria, como está a indicar, baseia-se no risco que a atividade pública gera para os administrados e na possibilidade de acarretar dano a certos membros da comunidade, impondo-lhes um ônus não suportado pelos demais.”*⁵³

Na teoria do risco administrativo, a responsabilidade da administração não é encarada de forma tão drástica, como na teoria do risco integral, ensejando a minoração da responsabilidade, pelo fato de a vítima ter concorrido com culpa no evento, e até mesmo a exclusão da responsabilidade pelo fato desta ter agido com dolo ao ocasionar o evento. Se por exemplo, um condutor desloca-se numa via em excesso de velocidade, embriagado e em razão disso tem seus reflexos diminuídos, não pode recorrer ao judiciário pleiteando uma indenização total em razão do acidente que sofreu, em virtude de um buraco na pista não sinalizado, que um motorista mais prudente poderia com certeza evitar.

2.8 A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO BRASILEIRO

Pode se afirmar com segurança que a doutrina quanto a responsabilidade civil do Estado, no Brasil foi desenvolvida entre duas doutrinas a subjetiva e a objetiva, como já colocamos no início do presente capítulo. Tendo uma elaboração lenta e gradual.

A responsabilidade civil da Administração pública no Brasil, foi marcado primeiramente pelas Constituições de 1.824 e 1.891, que não previam a responsabilidade da Administração. Previa apenas a responsabilidade do funcionário, quando esse se omitisse ou atuasse abusivamente no exercício de suas funções. Leis ordinárias entretanto previam a responsabilidade dos funcionários, e a jurisprudência passou entender que havia uma solidariedade entre o Estado e o funcionário.

Com a adoção do Código Civil, em 1.916, acolheu-se a doutrina subjetivista estabelecendo em seu artigo 15: *“As pessoas jurídicas de direito público são civilmente responsáveis por atos de seus representantes, que nessa qualidade causarem a terceiros, procedendo de modo contrario ao direito ou faltando a dever prescrito por lei salvo o direito regressivo contra atos os causadores de dano⁵⁴”*. Com esse dispositivo se consagrou a teoria da

⁵³MEIRELLES, Hely Lopes. Op. Cit. p. 557.

⁵⁴ Código Civil Brasileiro.

culpa, que muita discussão suscitou nos tribunais pois já se vislumbrava a possibilidade de responsabilidade civil do estado sem culpa, em determinados casos. Sendo um significativo avanço em consideração a falta de previsão da responsabilidade Estatal na Constituição de 1.891.

A Constituição de 1.934, acolheu apenas a solidariedade entre o Estado e o funcionário, nos casos em que este agisse, com negligência, omissão ou abuso no exercício de seu cargo. A Constituição de 1.937, nenhuma inovação trouxe, no campo da responsabilidade, pois apenas repete o dispositivo já previsto na Constituição de 1.934.

A legislação adotada pelo Código Civil, vigorou até a Constituição Federal de 1.946, que com o artigo 194 acolheu a teoria objetiva do risco administrativo, revogando em partes o artigo 15 do Código Civil. A Constituição de 1.967 adotou tal principio no artigo 105. A Emenda Constitucional de 1.969, através do artigo 107, abandonou a teoria subjetiva da culpa, consagrando de vez a responsabilidade civil objetiva da administração, sob a modalidade do risco administrativo, não consagrando o extremo do risco integral.

A Atual Constituição adotou a teoria da responsabilidade civil objetiva no seu artigo 37,§6º, in verbis:

Art. 37,§6º “As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

O regime adotado, para se responsabilizar o Estado, é a responsabilidade objetiva, para que isto ocorra basta que se comprove o nexo de causalidade entre o dano e o ato do agente, não se cogitando o dolo ou culpa do agente, uma vez que isso só interessa para que o estado possa ou não agir regressivamente contra o servidor.

Cabe observar que a Constituição Federal estabeleceu a obrigação de indenizar a todos as entidades estatais, que por atos de seus representantes venham a causar danos a terceiros. Dessa forma as entidades e os agentes que regulamentam, fiscalizam e aplicam a legislação de trânsito são responsáveis pelos danos que causarem a terceiros em razão de sua atividade.

O abuso no exercício das funções por parte do funcionário não exime a responsabilidade do estado, mas sim a agrava, pois tal abuso leva a presunção de má escolha, do agente pela administração.

Aguiar Dias ao tratar do assunto assim escreve: *“Todo dano ou mau funcionamento de um serviço público se origina sempre da culpa de atual do funcionário encarregado de presta-lo ou de outro que esteve*

*encarregado de organiza-lo*⁵⁵". Por isso quando o funcionário de obras da prefeitura, do Estado ou da União, responsável pela manutenção das vias, quer seja na sua regulamentação através de placas de sinalização quer seja na conservação, através da eliminação de buracos das pistas ou outros obstáculos a livre circulação de veículos, ou ainda a falta de fiscalização por parte dos agentes de trânsito, podem ensejar a responsabilidade civil do Estado.

Dentro da dilatada órbita da responsabilidade civil o que concerne aos acidentes envolvendo a responsabilidade do estado é relativamente novo, e ainda em evolução.

2.9 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO EM ACIDENTES AUTOMOBILISTICOS

Quanto mais o tempo passa mais se multiplicam os veículos automotores, numa progressão indefinida, entretanto as vias públicas não acompanham tal desenvolvimento e por isso representam uma parcela significativa das causas de acidentes automobilísticos.

Feitas as considerações gerais da responsabilidade civil do Estado, apresentaremos a seguir, a responsabilidade civil aplicada aos acidentes automobilísticos, que pode ser dividida pelos fatores que lhe dão causa: Ação

⁵⁵.DIAS, Jose de Aguiar. Da Responsabilidade Civil. Volume II. 10ª Editora. Rio de Janeiro. Editora Saraiva. 1995. p. 550

ou omissão culposa ou não, dos agentes das pessoas jurídicas de público e as de direito privado, prestadoras de serviços públicos; em virtude de obras públicas; e em razão de fenômenos da natureza⁵⁶.

2.9.1 RESPONSABILIDADE NOS ACIDENTES AUTOMOBILÍSTICOS EM VIRTUDE DA AÇÃO OU OMISSÃO DE SEUS AGENTES

Nos casos em que o acidente decorrer da ação ou omissão dos agentes da administração pública, a regra a ser observada é a do artigo 37 §6º, ou seja a da responsabilidade objetiva da administração, que só será atenuada ou evitada, na hipóteses de culpa total ou parcial da vítima ou da concretização do evento em razão de terceiro ou ainda a ocorrência da força maior.

Nos casos em que os veículos da administração pública são envolvidos em acidentes como colisões, albaroamentos ou atropelamentos, esta responde objetivamente, não sendo necessária a caracterização da culpa, mas sim do dano e do nexos causal.

Cabe salientar que no caso de veículos da administração pública, destinado ao atendimento de emergências, esta também responde pelos

abusos que estes cometem, pois os veículos, policiais, bombeiros, ambulâncias possuem segundo o Código Nacional de Trânsito prioridade, sobre os demais veículos, e não preferência como entendem alguns condutores, logo sempre que acontecer um acidente envolvendo um veículo de emergência há que se fazer uma apuração detalhada dos responsáveis pelo acidente para assim imputar a responsabilidade.

A responsabilidade da Administração também pode ser invocada, nos casos que em razão da ineficiente fiscalização⁵⁷, o Estado permitir que veículos, sem condições de uso trafeguem em nossas vias, causando acidentes, pois é dever do Estado retirar de circulação tais veículos, já que o novo Código de trânsito prevê em diversos dispositivos que o Estado deve retirar de circulação veículos que não possuam equipamentos obrigatórios, e que devido o seu estado de conservação possam colocar em risco os demais usuários. Ocorre que devido as inúmeros fatores, já elencados nesse trabalho os órgãos de fiscalização são ineficientes, e em razão disso mais e mais veículos sem condições de circular, andam por nossas vias, sendo portanto o Estado negligente, devendo por isso ser civilmente responsabilizado.

⁵⁶ Classificação adotada, por VALLER, Wladimir. Responsabilidade Civil e Criminal nos Acidentes Automobilísticos. 1ª Edição. São Paulo. Editora Julex. 1.981. p.43 e 44.

⁵⁷ Fiscalização aqui é entendida como a função de vigilância e inspeção exercida pelas autoridades de trânsito e seus agentes, devidamente uniformizados, no sentido de prevenir e constatar atos relacionados com a operação, a segurança e a fluidez do trânsito, observando as condições da sinalização viária, a documentação e as condições gerais dos veículos quanto aos equipamentos obrigatórios, as posturas praticadas por condutores, e pessoas de direito público e privado que realizem obras ou serviços nas vias públicas orientando-os no

Entretanto como poderemos observar através dos acórdãos apresentados no final do presente trabalho, a responsabilidade civil do Estado, se resume na maioria dos casos, aos acidentes ocasionados em razão da via pública, ou seja das condições de tráfego⁵⁸ da via, não existindo, ou ainda sendo pouco explorada a responsabilidade estatal indireta, quando se fala na questão da fiscalização.

2.9.2 RESPONSABILIDADE DO ESTADO NOS ACIDENTES EM VIRTUDE DE OBRAS PÚBLICAS

Causa freqüente de acidentes são as obras públicas nas vias, sendo por tais acidentes o Estado responsável . A responsabilidade também pode ser invocada nos casos de falta de conservação das vias, a ausência ou inadequada sinalização. Muito embora o Código Nacional de trânsito, prescreva em seu artigo 88, que nenhuma via possa ser aberta à circulação sem antes estar devidamente sinalizada, muitas vezes tal sinalização não é feita ou é feita de modo precário, dessa forma é responsável o Estado pelos danos que causar a terceiros em razão da sinalização de suas vias. A existência de valetas, saliências, pistas derrapantes, também são ensejadoras de responsabilidade.

sentido do respeito às normas de trânsito, atuando-os quando necessário. Definição aqui apresentada é a adotada por CORDIOLI, Celito Op. Cit. p. 21.

Ao dano causado por obra pública, o Estado responde objetivamente, mesmo que as obras sejam realizadas por particulares, cabe ao Estado a reparação por ser este o responsável que determinou a execução da obra. A responsabilidade só não pode ser atribuída nos casos em que o particular faz obras na via para explorá-la por sua conta e risco, mediante o regime de concessão. O construtor responde pelos atos que der causa em razão de sua negligência, imprudência, na condução dos trabalhos e ele confiados pela administração.

Os buracos que se abrem nas vias, em razão da falta de conservação, ou ainda em virtude da execução de trabalhos de manutenção ou implantação de redes de esgoto, água, etc., desde que não devidamente sinalizados adequadamente, responde o Estado pelos danos causados.

2.9.3 RESPONSABILIDADE NOS CASOS DE ACIDENTES

ENVOLVENDO FENÔMENOS DA NATUREZA

Ao ocorrer um acidente em razão de tempestades, inundações, vendavais, etc., se indaga sobre a responsabilidade estatal, que nesses casos só pode ser invocada se os serviços oferecidos pela Administração ou suas falhas tenham concorrido para o agravamento dos danos ocorridos em razão

⁵⁸ Trafego é aqui entendida como o movimento de deslocamento de pedestre, veículo ou animal, sobre via terrestre, em missão de transporte deslocamento, considerando cada

dos fenômenos naturais. Como exemplo podemos citar bueiros embutidos, que por falta de conservação não dão vazão às águas das chuvas e com isso causam alagamentos, que podem causar acidentes, podendo nesse caso a Administração ser responsabilizada pela negligência.

unidade “per si”, ou seu conjunto em um determinado ponto ou via.

CAPITULO III

Ao iniciarmos o presente capítulo, delimitaremos o tema de estudo, com a apresentação das possíveis causas de acidente automobilístico. E em seguida apresentaremos um histórico da legislação pertinente, bem como apresentaremos algumas considerações sobre o novo Código de trânsito, para por fim analisarmos dados estatísticos, bem como os casos práticos de responsabilidade Estatal aplicados pelos Tribunais.

3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE AS CAUSAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Alguns especialistas em trânsito chegam a afirmar que a impunidade é o principal fator que possibilita a violência no trânsito brasileiro, pois embora a nova legislação tenha adotado penas mais duras para certos tipos de condutas, no trânsito transformando-as em crime como é o caso de dirigir embriagado, não resolve o problema da violência, pois a morosidade do judiciário, garante muitas vezes a quase certeza da impunidade, uma vez que basta arrastar o processo por três ou quatro anos, para que nesse tempo a maioria das infrações de trânsito sejam alcançadas pela prescrição.

Muitas propostas são feitas para resolver o problema da violência do Trânsito, salientamos que não basta tão somente criar varas especializadas em trânsito, como é a proposta de muitos especialistas, pois em pouco tempo essas varas estarão aborrotadas de processo e conseqüentemente não serão tão eficientes como se deseja, e se tornando com o tempo tão ou mais morosas do que as outras varas já existentes, devido ao elevado índice de acidentes de trânsito.

Com base nesse contexto poderemos invocar mais uma vez a responsabilidade do Estado que por falta de investimento não propicia uma solução mais rápida dos conflitos de trânsito, de forma indireta estimulando as barbaridades que a todo o dia estão presentes em nossos meios de comunicação. A quase certeza de impunidade como já frisamos faz com que o motorista não tenha receio de cometer uma infração.

Por isso se faz urgente investimentos no judiciário, para a criação novas, comarcas, varas, turmas nos tribunais, de maneira que seja possível, uma maior rapidez na solução dos conflitos e o juiz tenha mais tempo para dedicar-se a cada processo, possibilitando uma solução mais rápida dos processos.

O Código Nacional de Trânsito ao tratar dos crimes de trânsito determina aplicação da lei 9.099 (Juizados de Pequenas Causas), no que

couber, aos crimes ali definidos. Ao nosso ver o Código de Trânsito foi sábio ao adotar o juizado de pequenas causas para resolver os delitos de trânsito, pois este por sua celeridade poderá dar uma resposta mais rápida aos crimes de trânsito, evitando assim a impunidade.

Ocorre que com isso haverá um congestionamento de tais varas se não forem feitos os investimentos necessários, para suprir o aumento de demanda por estas varas. Caso os investimentos não venham devido ao elevado índice de problemas apresentados no trânsito logo as varas de juizados especiais estarão aborrotadas de processos e ficarão tão ou mais lentas que as varas de jurisdição comum.

3.2 IMPUNIDADE FATOR DETERMINANTE OU NÃO DO ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO

A cada instante ocorre irresponsabilidades dos condutores dos veículos, alicerçados na certeza de que raras vezes serão chamados a responder pelos seus atos e ainda mais raramente serão punidos, como já frisamos anteriormente.

Os meios de comunicação noticiam com freqüência os problemas do trânsito e os avanços que a legislação em vigor, proporcionou nos primeiros dias após a vigência do novo Código Nacional de Trânsito, uma vez que o medo de uma sanção mais rigorosa, fez com que o motorista aliviasse o

pé do acelerador e conseqüentemente diminuisse o numero de acidentes e mortes em nossa vias.

Ocorre que tal diminuição é aparente e frágil, pois se o Estado não fizer a sua parte melhorando as vias, melhorando a fiscalização do trânsito, ampliando a capacidade do judiciário de punir os infratores, logo a novidade se tornará coisa comum, e diante disso voltaremos a velha rotina de acidentes, com a quase certeza de impunidade que reina entre a sociedade nas responsabilidades penal e civil.

Exemplo disso foi um levantamento feito por um jornal de circulação nacional, na Via Dutra, no início de um feriado prolongado e no término do mesmo, após a vigência do novo Código. No início do feriado houve um pequeno número de acidentes e vítimas, pois os motoristas estavam mais zelosos, com medo das penalidades que o novo código impunha, entretanto no final do feriado, ou seja na volta houve um aumento considerável do número de acidentes e vítimas. Os motoristas constataram na ida que o maior rigor na fiscalização prometido não havia sido cumprido pelo Estado que manteve a mesma fiscalização, com as mesmas deficiências, em razão disso o motorista voltou a cometer os mesmo erros que cometia antes, uma vez que perdeu o receio de ser punido.

O Brasil, por ser um país continente, e por ter inúmeros problemas sociais graves, não aplica, os seus recursos em quantidade suficiente na manutenção da circulação e desenvolvimento dos usuários da via, por isso ainda morre-se no trânsito, conforme estatísticas apresentadas chega-se a comparar a mortalidade no trânsito no Brasil a um verdadeira guerra. Grande parte dessa violência que o trânsito brasileiro apresenta atualmente pode ser atribuída ao Estado, pois este não cuida de suas vias, e absurdamente descuida dos usuários destas, sendo que muitos destes desaparecem em plena juventude, diminuindo a capacidade produtiva do Estado.

A falta de formação do usuário das vias é outro problema grave, que é responsável pela maioria dos acidentes. Inabilitados, indisciplinados e despreparados para o uso do veículo, os motoristas brasileiros se degladeiam, matando uns aos outros numa guerra declarada e ininterrupta, que não tem hora nem lugar específico para acontecer.

Podemos afirmar com certeza que é característica do subdesenvolvimento morrer em acidente de trânsito não que nos ditos países desenvolvidos, ou países de primeiro mundo não ocorram acidentes de trânsito, mas morre-se por circunstâncias que escapam ao controle do Estado. Este que é chamado a intervir na reparação dos danos, materiais e humanos, cabe ao Estado criar e manter organismos específicos para atender a demanda de tal violência.

3.3 SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO E O TRÂNSITO

Como já tratamos anteriormente no item 1.3, o trânsito, é regido pelo quadrinomio, homem, veículo, via e o ambiente, em virtude disto são necessários investimentos sérios em termos de vias públicas, sinalização e policiamento.

O Estado deixou de fazer investimentos maciços nas vias públicas há muito tempo, tentando nos tempos atuais passar tal responsabilidade à iniciativa privada, através de regimes de concessão. Ocorre que tais concessões estão acontecendo só nas vias mais movimentadas onde a iniciativa privada terá lucro, pois são autorizadas a cobrar elevadas taxas de pedágio, para em troca melhorarem as condições de deslocamentos da via e a conservação das mesmas. As vias secundárias ou de menor movimento ainda estão relegadas ao abandono pelo Estado ocasionado constantes acidentes de trânsito, devendo por isso ser responsabilizado. Devido a falta de uma apuração mais detalhada do acidente, simplesmente se atribui ao motorista a causa, quando muitas vezes o problema está na via, sem conservação.

A sinalização apontada como outro elemento fundamental, é também relegado a segundo plano pelos órgãos responsáveis pela sua

implantação e conservação, pois a maioria é deficiente, seja por estar incoberta pela vegetação, por ser inexistente, estar em locais errados ou dar falsa informação ao usuário. Esses são exemplos do descaso do Estado com fator que é fundamental para os usuários das vias, sendo um dos elementos que mais enseja a responsabilidade civil do Estado, nos tribunais, como poderemos constatar pelos acórdão apresentados, no final do presente capítulo.

As polícias responsáveis por fazer cumprir a legislação, tem um perfil de corrupção, incompetência, arrogância e agressividade, com raras exceções no país⁵⁹, como muitas vezes podemos observar pelos noticiários apresentados, nos telejornais. O policial de trânsito, abraça uma profissão por simples opção de emprego, após iniciar a sua atividade não se recicla, não tem um salário compensatório, não recebe qualquer tipo de estímulo para produzir um trabalho de boa qualidade. Muito pelo contrário muitas vezes é preferível ignorar uma infração de trânsito cometido pelo filho de uma autoridade a ter que sofrer as agruras de ter desafiado um sistema, em que se valoriza muito ainda a autoridade de quem tem poder político e econômico, em detrimento das leis.

⁵⁹ A Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, pode ser apontada como uma dessas exceções, pois estáticas feitas a nível nacional, apontam-na como uma das mais conceituadas no país.

Outro fator determinante para a falta de uma atuação maior das polícias é a falta de pessoal e equipamentos, apesar da legislação determinar os limites de velocidade, emissão de fumaça, de álcool, o policial não tem os equipamentos necessários para auferir tal infração. Com isso novamente pode-se evocar a responsabilidade do Estado, pois se um acidente é causado por uma pessoa embriagada é dever do poder público, através da polícia retirar essa pessoa de circulação através de uma fiscalização mais eficiente. Mesmo sabendo de tais deficiências o Estado nada ou quase nada faz para melhorar o quadro.

Por isso se faz urgente investimentos nas vias públicas e por conseguinte na fiscalização, através do aperfeiçoamento dos profissionais que atuam na área, bem como da conscientização da população. É necessário mudar o quadro atual que nos encontramos, pois se não for dessa forma não será o rigor das multas e a prisão que o farão pois embora nos primeiros dias de vigência do Código de Trânsito tenha ocorrido uma significativa diminuição do número de acidentes isso ocorreu porque a lei é novidade, não obstante logo cairá no esquecimento voltando-se à selvageria até então reinante no trânsito.

3.4 ESTATÍSTICA NACIONAL DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

Pelo exposto durante o trabalho apresentaremos agora alguns dados estatísticos que demonstram o quadro de acidentes automobilísticos no Brasil e em Santa Catarina.

3.4.1 ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VITIMA EM 1.995⁶⁰

LOCAL	TOTAL	Colisão e abalroamento	Tombamento e Capotagem	Atropelamento	Choque com Objetos Fixo	Outros
Brasil	255.537	104.915	25.814	71.049	33.983	19.776
Norte	6.823	3.303	465	2.385	432	244
Nordeste	26.082	9.039	3.101	9.688	2.196	2.058
Sudeste	143.827	51.404	16.739	39.276	24.499	11.109
Centro-Oeste	20.921	11.868	1.928	4.266	1.235	1.624
Sul	57.878	29.301	3.581	15.434	5.621	3.941
Santa Catarina	9.148	4.849	932	2.322	813	232

⁶⁰ Dados Obtidos no IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. Brasília. Imprensa Oficial. 1.996 . p. 2-207

3.4.2 VITIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO⁶¹

LOCAL	TOTAL			FATAIS		
	1.993	1.994	1.995	1.993	1.994	1.995
BRASIL	359.96	332.14	346.62	22.393	24.111	25.153
	9	9	3			
SUL	70.857	75.523	89.814	4.014	5.268	5.428
SANTA CATARINA	11.094	13.944	18.226	983	1.268	1.407
FLORIANÓPOLIS	904	674	1.001	27	40	67

3.5 PRINCIPAIS CAUSAS DE ACIDENTES NAS VIAS DE SANTA CATARINA

Os acidentes, matam em todo mundo cerca de 500 mil pessoas, no Brasil em 1996, ocorreram cerca de 750 mil acidentes, resultando num saldo de mais de 25 mil mortos, alcançando com isso um índice⁶² de 9,7 mortes por 10.000 veículos, índice quase 4 vezes maior que o dos Estado Unidos que possui a maior frota automobilística do planeta.

⁶¹ Dados obtidos no IBGE. Anuário Estatístico do Brasil. p. 2-208

⁶² Organismos internacionais utilizam um índice para definir a situação do trânsito nos países. Tal índice é obtido através da divisão do número de veículos pelo número de mortos. Para os padrões internacionais o índice aceitável é de três mortos por grupo de 10.000 veículos por ano. Este índice é adotado, por países como : Estados Unidos, França, Itália, Suécia, Brasil.

As estradas federais e estaduais de Santa Catarina, já mataram em 1997 860 pessoas⁶³. O mais alarmante é que 27% das vítimas fatais de acidentes de trânsito estão na idade produtiva de 25 a 34 anos. Falha mecânica em veículos automotores praticamente não existe. O nosso motorista não respeita o Código de Trânsito, não obedece a distância permitida entre um veículo e outro, no entanto também uma parcela significativa dos acidentes ocorrem porque as vias de tráfego não têm condições mínimas de segurança.

3.6 QUADRO COMPARATIVO DE ACIDENTES E NÚMERO DE MORTOS EM SANTA CATARINA

Numero de mortes em 1996	859
Numero de mortes em 1997 até novembro	860
Numero de acidentes nas estradas de S.C. em 1996	13.803
Numero de acidentes na estradas de S.C. em 1997 até nov.	15.828

Fonte Polícia Militar

MORTES POR FAIXA ETARIA

Menores de 05 anos	2%
De 05 a 14 anos	7%
De 15 a 24 anos	23%
De 25 a 34 anos	27%
De 35 a 59 anos	33%
Acima de 60 anos	8%

Fonte Diário Catarinense de 17 de dezembro de 1997, pg. 04

⁶³ Dados fornecidos pela Polícia Militar e Polícia Federal em novembro de 1.997.

Em termos nacionais Santa Catarina ocupa a 16ª posição no índice de mortes por 10 mil veículos. Entre as principais causas de acidentes estão a falha humana em 1º lugar como responsável por 84,5% dos casos, os outros fatores são falta de sinalização e o estado de conservação das vias e veículos.

3.6 CAUSAS POSSÍVEIS DOS ACIDENTES EM 1996

HUMANAS 84,5 %

RODOVIA 8,2%

VEÍCULOS 7,3%

Fonte Polícia Rodoviária Estadual

Como se pode observar nas estatísticas apresentada pela Polícia Militar o número de acidentes envolvendo problemas nas vias é de 8,2%. Um número pequeno se comparado aos 84,5% dos erros humanos, no entanto é um número expressivo, que cabe ao Estado reparar esses danos sofridos pelos usuários, uma vez que os mesmos pagam seus impostos, e ficam sujeitos a pesadas multas ao cometer qualquer infração, por isso têm direito de pleitear do Estado, quando esse não cumpre com suas obrigações, a justa indenização.

3.7 GASTOS COM OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Os acidentes de trânsito provocam grandes conseqüências a sociedade civil. Pois a violência do trânsito tem sido causa de um grande

número de mortos e feridos, lotando quase sempre a maioria dos leitos dos Hospitais.

Os elevados gastos do devido aos acidentes de trânsito levaram o Estado brasileiro a criar uma legislação mais dura que ao mesmo tempo tenta se adaptar aos avanços da tecnologia motora dos veículos. Hoje o índice brasileiro de mortalidade no trânsito é de 9,7 mortos por 10 mil veículos, muito superior a média internacional, de 3 mortes por 10 mil veículos⁶⁴.

A Companhia de Engenharia de tráfego de São Paulo⁶⁵, calculou o custo social de um acidente de trânsito. Dezesesseis itens foram incluídos no caso de haver vítima, que incluem os danos aos veículos e a mobiliária urbana, serviços policiais, bombeiros, ambulância, médico, hospitais, processos judiciais, tempo gasto em congestionamentos, perda de produção, equipamentos para deficientes físicos e a limpeza da pista.

Tipo de Acidente	Valor em US\$
Acidente sem vítima	US\$ 800,00
Acidente com vítima leve	US\$ 2.000,00
Acidente com vítima grave	US\$ 10.000,00
Acidente com vítima fatal	US\$ 80.000,00

⁶⁴ Fonte Anuário Estatístico do IBGE, pág 206

⁶⁵ tal calculo foi apresentado na revista Quatro rodas nº 445, de agosto de 1.997, pág. 75

Muito embora o elevado número de mortes no país tenha levado à adoção de um Código de trânsito mais rígido, existem aqueles que defendem a idéia de que o trânsito não é o maior causador de mortes⁶⁶, no país, pois conforme dados apresentados em 1.996, foram 300 mil acidentes no país, o que resultou em quase 27 mil mortes. Esses números demonstram que se afirmar que o trânsito é o maior causador de mortes no país é uma mentira, pois em 1.996, morreram cerca de 800 mil pessoas, o trânsito com seus 27 mil vítimas representam cerca 3,33% do total. Entretanto para os níveis mundiais o número de mortes no trânsito brasileiro é elevado, pois é três vezes superior ao de países desenvolvidos para cada grupo de 10 mil automóveis.

3.8 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Com o surgimento do automotor em fins do século XIX, como meio de transporte de bens e pessoas, e especialmente, após a expansão da indústria automobilística a partir do início desse século, profundas

⁶⁶ Tal posição é defendida publicamente pelo Sr Kazuo Sakamoto, ex diretor do CONTRAM, em entrevista ao Jornal Diário Catarinense, no dia 10 de dezembro de 1.997, p.24. Entretanto a nossa posição é que existe a necessidade urgente de investimentos na educação do motorista e pedestres para reverter o quadro alarmante, que se apresenta nos acidentes de trânsito, pois a embora no índice total de mortes o trânsito representa uma pequena porcentagem, do total de mortes no país, tal índice é altíssimo para os padrões internacionais. As estatísticas demonstram que a maioria dos leitos hospitalares são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. Por isso afirmamos que no Brasil vivemos uma verdadeira “guerra não declarada dos automóveis contra o homem”.

modificações forem introduzidas nas sociedades urbanas, tornando-se necessárias normas disciplinadoras do trânsito de veículos e seus condutores.

A primeira norma legal brasileira de que se tem conhecimento é o decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1.910⁶⁷, baixado pelo presidente Nilo Peçanha, cujos objetivos eram o de disciplinar o serviço de transporte por automóvel, e ainda a exigência de verificação das condições da máquina a cargo do engenheiro chefe do serviço, afim de não colocar em risco a segurança.

Posteriormente, surgiu o decreto legislativo nº 4.460, de 11 de janeiro de 1.922, que estabeleceu normas relativas à construção de estradas, estabelecendo ainda a carga máxima dos veículos.

O trânsito passou a gerar grandes problemas e implicações, no ano de 1.926, diversos países se reuniram em Paris, para examinar as modificações a serem introduzidas na convenção de 1.909, tendo sido aprovada nova convenção disciplinando a circulação internacional de automóveis e a sinalização de trânsito. Tal convenção foi ratificada pelo governo brasileiro através do decreto nº 19.038 de 17 de dezembro de 1.929.

O primeiro Código Nacional de trânsito do Brasil, foi aprovado pelo decreto lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1.941, que vigorou até o advento do código de 1.968.

Após a implantação da indústria automobilística no Brasil, em 1.957, o crescimento vertiginoso da frota de veículos em circulação no país passou a exigir uma revisão das normas legais em vigor, com o objetivo de adequá-las à nova realidade. Assim em 1.960, o Presidente Juscelino Kubitschek encaminhou ao Congresso Nacional a exposição de motivos GM-407-B que acompanhava o projeto de lei do Novo Código de Trânsito.⁶⁸

O projeto inicial apresentado pelo governo sofreu várias modificações através do substitutivo apresentado pelo deputado Nicolau Tuma. Finalmente aceito, deu origem a lei nº 5.108 de 21 de setembro de 1.966, que aprovou o Código Nacional de Trânsito, regulamentado pelo poder executivo através do Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1.968, com diversas alterações introduzidas vigorou até a entrada em vigor do atual Código Nacional de Trânsito.

Em 1.968 o Brasil participou na cidade de Viena, do Congresso da Organização das Nações Unidas (ONU), que aprovou nova convenção

⁶⁷ DENATRAN. Op. Cit. p. 36

⁶⁸ DENATRAN. Op. Cit. p. 37

internacional de circulação viária. Essa convenção após aprovada pelo Congresso Nacional foi ratificada pelo governo brasileiro, através do decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1.981, passando a suas normas a vigorar no território nacional.

Após aproximadamente quatro anos de discussões foi aprovado no Congresso Nacional, uma nova legislação de trânsito no Brasil, “Código de Trânsito Brasileiro, projeto de lei nº 3.710-c/93, foi transformado na lei nº 9.503 de 27 de setembro de 1.997, que entrou em vigor em 23 de janeiro de 1.998. Possui as características de um Código com vinte capítulos e trezentos e quarenta artigos, que impõe padrões de controle bem mais severos que os anteriores.

Devemos observar ainda que a legislação de trânsito brasileira é composta de leis, decretos e resoluções⁶⁹, sendo que as leis estabelecem normas gerais, os decretos tem por finalidade regulamentar, detalhar, disciplinar a aplicação das leis, já as resoluções são as normas estabelecidas pelos órgãos normativos do sistema nacional de trânsito.

⁶⁹ Devido a complexidade e grande número, de decretos, resoluções, que normatizam o trânsito no Brasil, não se fará uma apresentação total de tais atos normativos, por não se constituir o tema da presente monografia, trataremos apenas de alguns aspectos da lei 9.503.

A legislação de trânsito, tanto nacional como a internacional, cuida de regras gerais de circulação, da sinalização das vias públicas, das condições necessárias para transitar, e, especialmente das exigências relacionadas ao condutor, prevendo de um lado tudo o que é necessário para sua habilitação, e de outro os deveres a que está sujeito, ou seja o que é proibido fazer, cominando penalidades pelo não cumprimento de qualquer preceito legal.

3.9 NOVO CÓDIGO DE TRÂNSITO E A RESPONSABILIDADE DO ESTADO

A lei 9.503 de 23/09/97, institui o novo Código de Trânsito, a referida lei possui 341 artigos, que proporcionam instrumentos e condições para o processo de circulação de bens e pessoas através das vias brasileiras, tanto rural como urbano. Entretanto cabe ao Estado a efetiva fiscalização dos dispositivos do Código de Trânsito, que se não for eficientemente fiscalizada acabará, sendo mais uma lei que não será cumprida.

Dentre as características que o novo Código apresenta podemos apontar, com certeza, uma busca incessante pela diminuição do número de vítimas do trânsito brasileiro, que embora seja cedo para se fazer conclusões os índices de acidentes tem caído, nos meses em que o código já está em vigor. O novo Código como podemos observar traz um capítulo inteiro sobre

os crimes de trânsito, fator que tem contribuído de maneira substancial para redução dos índices de acidentes no país.

A responsabilidade do Estado está além do fato de fazer cumprir a lei, pois os órgãos do sistema Nacional de Trânsito respondem pelos 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 de um trânsito seguro.

Apesar de ser mais rigoroso nas punições aos infratores de trânsito o novo código aumentou os limites de velocidade, passando a ser o seguinte nos locais onde não houver sinalização:

I – Nas vias urbanas

- a. 80 Km/h nas vias de trânsito rápido
- b. 60 Km/h, nas vias arteriais
- c. 40 km/ h, nas vias coletoras
- d. 30 Km/ h nas vias locais.

II – Nas vias rurais

- a. Nas rodovias
 - 1. 110 Km/h para automóveis e camionetas

2. 90 Km/ h, para ônibus e microônibus
 3. 80 Km/h, para os demais veículos
- b. Nas estradas, 60 Km/ h⁷⁰

O novo Código de Trânsito delimitou melhor os campos de atuação e responsabilidade de cada órgão da administração, atribuindo a responsabilidade pelas vias federais a União através de suas entidades como DNER⁷¹, e Polícia Rodoviária Federal, e as vias Estaduais ao DER⁷² e ao departamento Estadual de Trânsito (DETRAN).

Os perímetros urbanos, passam para a responsabilidade das prefeituras municipais, que podem por sua vez criar seus núcleos de trânsito ou ainda através de convênios repassar as responsabilidade aos DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito) ou à PM (Polícia Militar), esta última só poderá ter ingerência no trânsito da cidade com anuência das administrações municipais.

A responsabilidade civil do Estado está explícita também na lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), em seu artigo 1º, § 3º, in verbis:

⁷⁰ Fonte artigo nº 61 da lei 9.503/97

⁷¹ DNER = Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Órgão Federal, responsável a nível federal pela manutenção das vias públicas federais.

⁷² DER = Departamento de Estradas de Rodagem. Órgão estadual responsável, pela conservação e manutenção das vias públicas estaduais.

“Artigo 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas a circulação, rege-se por este código.

.....

§ 3º Os órgãos e as entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competência, 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 trânsito seguro”.

O artigo 1º § 3º estabelece a responsabilidade estatal por ação omissão dos agentes públicos, ligados ao trânsito, sendo tal artigo rígido na sua imposição de responsabilidade.

Como se pode observar a lei não fixa apenas a responsabilidade dos agentes de trânsito responsáveis pelos seus projetos, pela execução de obras, a manutenção das vias, a sinalização adequada, como também cria o direito ao cidadão de exigir um trânsito seguro para si e para sua família.

3.10 CASOS DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO NOS TRIBUNAIS

Apresentaremos agora algumas decisões judiciais, para verificarmos como os Tribunais tem decidido a respeito do tema, em questão, pois a interpretação jurisprudencial, também é de relevância para o direito.

Responsabilidade civil do Estado - Acidente de Trânsito causado por obras em via pública, sem qualquer sinalização e mal iluminada - Negligência da administração municipal - Procedência (5º Câmara Civil do TJ de Minas Gerais, Ap. Civil 77.969-5, Ipatinga, julgado em 21.12.1989)⁷³

Responsabilidade civil do Estado - Acidente de trânsito em ponte de madeira - Falta de obrigatória sinalização atribuída ao município - culpa concorrente do motorista, sabedor das condições precárias da estrada - Divisão pela metade, dos danos apurados - CNT, arts. 14,III, 16 e 30, §§1º e 3º - CF/88, art. 37, § 6º (1º Turma STJ, Recurso Especial 13.369-MS, julgado em 26.02.1992)³

Responsabilidade civil do Município - Acidente de trânsito causado por buraco em via pública - Ausência de sinalização - Teoria do Risco Administrativo - Sentença Mantida - Precedentes jurisprudenciais. (Apelação cível nº 51.165, de Tubarão, relator Des. Amaral e Silva - julgado em 08.10.1992)⁷⁴.

Responsabilidade civil do Estado. Acidente de trânsito. Via pública obstruída sem qualquer sinalização. Choque com bloco de cimento.

⁷³ GONÇALVES, Carlos Roberto. Op. Cit. P. 485

⁷⁴ TJSC. Jurisprudência Catarinense. Volume 75. Florianópolis. Editora - p. 236

Danos Materiais. Obrigação de indenizar. (Apelação Cível nº 26.822, de Itajai, Relator Des. Protássio Leal)⁷⁵.

Responsabilidade Civil - Acidente de trânsito - Veículo do réu que, em rodovia, inicia manobra de conversão a esquerda a fim de ingressar em via secundária, acabando por atingir veículo na sua contramão de direção - Culpa deste configurada Art. 83, XIII, do CNT.- Responsabilidade Objetiva do Município - Veículo dirigido pelo preposto do réu - art. 37, § 6º, da CF/88 - obrigação de indenizar. (Apelação Cível 96.002930-3, de Içara, Relator Des. Carlos Prudêncio - Julgado em 27/02/1.996).⁷⁶

O município responde objetivamente perante terceiro prejudicado por dano que seu agente, nesta qualidade, venha a causar-lhe, ressaltando o direito de regresso, por ter o preposto agido com culpa manifesta. (Apelação cível nº 52.028, de Tubarão. Relator Des. Eder Graff, in DJE de 10.05.96).

Como se pode observar pelas jurisprudências aqui selecionadas, a responsabilidade civil do Estado, é aplicada atualmente principalmente nos casos em que os acidentes envolvem problemas na conservação, sinalização, das vias, e nos casos em que os acidentes são originados por veículos da administração, por negligência destes.

⁷⁵ Jurisprudência Catarinense. Op. Cit. p. 237

⁷⁶ TJSC. Jurisprudência Catarinense. volume 77. Florianópolis. Editora. p. 283

Apresentamos durante este trabalho, as causas de acidente, que podem ser o motorista, o veículo e a via pública, está que mais enseja a responsabilidade Estatal, pois é nesta que se situa a maioria das decisões judiciais a respeito da responsabilidade civil do Estado.

Mas cabe salientar, que não encontramos, durante nossa pesquisa jurisprudencial, nenhum caso de responsabilidade indireta do Estado nos casos em que a administração fiscaliza mal, projeta mal suas rodovias, contribuindo de maneira significativa para os acidentes. Pois como já frisamos ao longo do presente trabalho sempre que o Estado, nas providências de conservação, fiscalização de suas vias, está colaborando de forma indireta para a realização do evento. Devendo por tal negligência ser responsabilizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os automóveis se transformaram em armas mortais, e à medida que a indústria automobilística mundial crescia, aumentavam também os problemas envolvendo acidentes de trânsito. Ocorre que nos países desenvolvidos houve uma sensível melhora da legislação aliadas às campanhas educativas e melhorias das condições de tráfego, que convergiram para uma diminuição significativa do número de acidentes, chegando por fim a alcançar níveis tidos como aceitáveis pela ONU (Organização das Nações Unidas). O Brasil ao contrário parece ter tomado sentido inverso, pois somente agora depois de muita discussão é que se adotou um Código de trânsito que permite a punição mais severa dos infratores de trânsito, gerando muita polêmica e descrença, pois no Brasil algumas leis são cumpridas e outras que apenas figuram em nosso ordenamento jurídico.

O estado, muito embora tenha adotado uma legislação mais rígida na tentativa de diminuir as estatísticas alarmantes que a cada dia ceifam vidas, é omissivo, pois não adianta ter uma lei rígida, se o Estado não fizer a sua parte quer seja na manutenção das vias, quer seja na fiscalização dos infratores de trânsito.

Como exemplo de omissão podemos citar o descaso com que o Estado trata um assunto fundamental que é a educação para um trânsito

seguro para todos, pois se faz necessário uma urgente conscientização de motoristas e pedestres, da necessidade de se obedecer as leis de trânsito.

Podemos ainda citar como exemplo de omissão do Estado a falta ou deficitária fiscalização de nossas vias, por parte das autoridades responsáveis, pois há uma tendência natural a burlar a lei sempre que ela não é exigida de nós.

Ao Estado com certeza poderemos atribuir uma parcela muito maior de responsabilidade da que é atribuída atualmente, se levarmos em conta que a maioria dos acidentes são causados por motoristas que não cumprem a lei e não são fiscalizados pelo Estado.

É necessário um reaparelhamento dos órgãos responsáveis pela fiscalização, bem como terminar com a ideologia vigente no país. Com o abuso de autoridade, pois é comum verificarmos em todas as estradas do país a tradicional frase “Sabe com quem está falando”, numa tentativa muitas vezes bem sucedida de intimidar o agente de trânsito. A lei deve ser aplicada igual para todos sem exceções, mas para isso o Estado tem que cumprir a sua parte, e não se omitir como acontece nos dias atuais. Tal quadro a nosso ver só mudará a partir do momento em que cada cidadão for envolvido em acidente, de acordo com as circunstâncias com uma uma fiscalização adequada por parte das autoridades, pudesse evitar o acidente, ou recorrer ao

judiciário pleiteando a reparação pelos danos sofridos, se chegarmos ao ponto que para o Estado seja mais econômico fiscalizar e manter as vias em boas condições de tráfego, do que pagar as indenizações, aí sim teremos uma fiscalização eficiente e um trânsito mais seguro.

Os órgãos de trânsito como DNER, DETRAN e as próprias polícias estadual e federal na maioria das vezes não tem condições físicas, materiais e humanas para cumprirem com seus objetivos, ou seja a aplicação da legislação, com isso possibilitaram que muitos veículos sem condições de uso circulem por nossa vias causando acidentes, que motoristas irresponsáveis engrossam as estatísticas de trânsito, misturando álcool e volante, ultrapassando em locais proibidos, em todas essas falhas pode se vislumbrar uma possível responsabilidade civil do Estado de difícil comprovação e aceitação perante os tribunais. Por isso cabe aos operadores do direito cobrarmos atitudes serias dos administradores do Estado para sanar as falhas existentes nos sistema responsável pela aplicação das normas de trânsito.

A problemática das condições das vias, é outro fator relevante na responsabilidade civil do Estado, embora a jurisprudência seja pacífica em diversos casos, como a falta de sinalização, buracos na via, para obrigar o Estado a indenizar a vítima, se faz necessário uma responsabilização maior do Estado, no que se refere a vias mal projetadas, com desníveis muito acentuados, e curvas fechadas demais, quando não há razão para elas

existirem, pois em muitos casos bastaria simplesmente a desapropriação de um terreno vizinho a via, para que tal curva deixasse de existir, que muitas vezes por problemas de ordem política a desapropriação não é feita. Devendo nesses casos o Estado ser chamado a responder. Muito embora devido a dificuldade de provas e os elevados custos com peritos, são quase sempre abandonadas, tais teses quando se pleiteia uma indenização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

OBRAS:

BRANCO, Elcir Catello. Do Seguro Obrigatório e Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro. Editora Jurídica. 1.971

CAVALCANTI, Amaro. Responsabilidade Civil do Estado. Rio de Janeiro. Editora Borsoi .1.957

DIAS, José de Aguiar. Da Responsabilidade Civil. Volume II. 10ª Edição. Rio de Janeiro. Editora Forense. 1.995

PERERA, Caio Mário da Silva .Responsabilidade Civil. Rio de Janeiro. Editora Forense. 1.995

SILVA, Wilson Melo da Silva .Da Responsabilidade Civil Automobilística. 5ª Edição. São Paulo. Editora Saraiva. 1.988

RODRIGUES, Silvio. Responsabilidade Civil. Volume 04. 14ª Edição. São Paulo. Editora Saraiva .1.995

- SOARES, Orlando. Responsabilidade Civil no Direito Brasileiro: Teoria, Prática Forense e Jurisprudência/Orlando Estevão da Costa Soares . 1º Edição. Rio de Janeiro. Editora Forense. 1.996
- BEUX, Armindo. Acidentes de Trânsito na Justiça. IV Volume. Porto Alegre. Editora Sulina. 1.978
- GANDOLFO, Orlando. Acidentes de Trânsito e Responsabilidade Civil. São Paulo. Editora Revista dos Tribunais. 1.989
- SCHLICHTING, José Aroldo. Policiamento Urbano com Apoio de Motocicletas Monografia Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Florianópolis. 1.997
- GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil: Doutrina e Jurisprudência. 5º Edição. São Paulo. Saraiva. 1.994
- STEIL, Waldemar Correa. História do Transporte Urbano no Brasil: Bondes e Tobelus. São Paulo. Editora Pini. 1.984.
- LAZZARI, Carlos Flores. Nova Coletânea de Legislação de Trânsito. 13º Edição Porto Alegre. Editora Sagra. 1.996.
- CORDIOLI, Celito. Trânsito ou Tráfego, Terminologia Técnica de Engenharia de Trânsito e de Acidentes de Tráfego. Florianópolis. IOESC. 1.995.
- PEDROTTI, Irineu Antonio. Responsabilidade Civil. 2º Volume. São Paulo. Editora Universitária de Direito Ltda. 1.990.
- DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro. 7º Volume Responsabilidade Civil. 6º Edição. São Paulo. Editora Saraiva. 1.992.
-

- MELLO, Celso Antonio Bandeira de. Elementos de Direito Administrativo. 3^o Edição. São Paulo. Editora Malheiros. 1.991.
- CATARINENSE, Jurisprudência. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. Volume 75. Florianópolis. Editora IOESC - 1.99
- IBGE . Anuário Estatístico do Brasil. 1.996
- TRÂNSITO, Manual de Policiamento e Fiscalização de. Ministério do Exército EME/IGPM, Ministério da Justiça CONTRAM/DENATRAM. Brasília. Editora Imprensa Nacional. 1.988
- DENATRAN. Curso de Formação de Instrutores de Auto Escola - Ministério da Justiça Departamento Nacional de Trânsito. 2^o Edição, Tomo II. Brasília. Editora Imprensa Nacional. 1.984
- SENAI, Departamento Nacional. Direção Defensiva. Rio de Janeiro. Editora Imprensa do SENAI. 1.984
- VALLER, Wladimir. Responsabilidade Civil e Criminal nos Acidentes Automobilísticos. 1^o Edição. São Paulo. Editora Julex. 1.981
- NOGUEIRA, Paulo Lucio. Delitos do Automóvel. 5^o Edição. São Paulo. Editora Saraiva. 1.988
- QUATRO RODAS, Revista. n^o 445 , São Paulo. Editora Abril. Agosto de 1.997.p.75.
- VEJA, Revista. São Paulo. Editora Abril. 07 de agosto de 1.996
- JORNAL, Diário Catarinense. Florianópolis. De 10 de dezembro de 1.997
-

SILVA, João Henrique. Infração de Trânsito Urbano Conflito Entre o Policial e o Condutor. CAO (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais. Monografia de Conclusão de Curso. Florianópolis. 1.997.

MIRABETE, Julio Fabrini. Manual de Direito Penal. Volume 1. 8ª Edição. São Paulo. Editora Atlas. 1.994.
