

# A RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA ADMINISTRAÇÃO NO ÂMBITO DO TRÂNSITO: A SUPERAÇÃO DE PARADIGMAS PARA A EFETIVIDADE DE UM TRÂNSITO EM CONDIÇÕES SEGURAS.

Juliano Viali Dos Santos<sup>1</sup>

**SUMÁRIO:** 1. Introdução; 2. Da conceituação de trânsito; 3. Da responsabilidade do ente público do trânsito; 4. Conclusão; 5. Referências Bibliográficas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Responsabilidade. Objetiva. Administração. Omissão. Trânsito.

## 1. INTRODUÇÃO

A Constituição Federal expressou a responsabilidade objetiva da administração pública por seus atos. No entanto, na doutrina o debate acerca da conduta omissiva do ente público permaneceu aceitando a responsabilidade subjetiva, com reflexo majoritário na jurisprudência. Porém, nas obrigações da administração pública no âmbito do trânsito, com o regramento advindo do código de trânsito brasileiro (Lei 9.503/97), a responsabilidade do ente público tomou forma legal expressa de totalidade do seu caráter objetivo e, inclusive, amplo-a. Contudo, ainda é muito incipiente na discussão jurídica e, principalmente, na jurisprudência a incorporação desse novo entendimento, onde muitos dos danos ocasionados pela administração e oriundos no âmbito do trânsito são observados ainda sob a ótica da responsabilidade subjetiva.

O presente estudo abordará, mesmo que em linhas para o debate inicial, essa necessidade de superação do paradigma geral ainda utilizado da responsabilidade objetiva, a fim de se adotar uma responsabilidade mais efetiva para os usuários das vias quando a conduta do ente público lhes ocasiona danos, visualizando trânsito de forma mais ampla, ou seja, àquela trazida pelo nosso Código de Trânsito Brasileiro.

## 2. DA CONCEITUAÇÃO DE TRÂNSITO

O parágrafo primeiro do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro assim dispõe sobre a conceituação de trânsito, in verbis:

*§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou*

<sup>1</sup> Defensor Público no Estado do Rio Grande do Sul, atualmente designado na 2ª Defensoria Pública de Capão da Canoa. Pós-graduado em Direito de Trânsito. Licenciando em História. E-mail: jviali@dpe.rs.gov.br

*não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.*

Cabe referir que no anexo I do Código de Trânsito Brasileiro também existe um conceito de trânsito, mais aberto, impondo que é “a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”. Cabe à manifestação do renomado Eduardo Vasconcellos (1998, p. 10) sobre a conceituação de trânsito. Para ele, trânsito é “o conjunto de deslocamentos de pessoas e mercadorias que se realizam pelas vias e os meios de transportes acessíveis”.

Ou seja, trânsito é a utilização das vias, sendo esta, pelo conceito legal, a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”, conforme se depreende da definição de via do anexo I do Código de Trânsito Brasileiro. Dessa conceituação, de se salientar que a via compreende a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

Dessa forma e sem aprofundar,<sup>2</sup> pois não é objeto principal da análise, podemos inferir que trânsito seja o uso (utilização) da via (superfície), que compreende a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central, - por qualquer pessoa, independente de seu papel no trânsito (pedestre, passageiro, condutor), veículos (não somente o automotor), e animais (qualquer espécie, conduzidos ou não), realizando finalidades gerais (mobilização ou imobilização) ou específicas (circular, parar, estacionar ou efetuar operação de carga ou descarga).

Assim trânsito não pode ser – como ainda comumente visto e entendido – a utilização da via somente por veículos e só existente a pista, mas com a ampliação devida, compreendendo todos os seus usuários<sup>3</sup> e também necessário a existência da calçada, do canteiro central, do acostamento e do passeio público.<sup>4</sup>

### **3. DA RESPONSABILIDADE DO ENTE PÚBLICO DO TRÂNSITO.**

A Constituição Federal instituiu a responsabilidade do ente público de forma objetiva, como expressa o artigo 37, parágrafo 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 tercei-*

<sup>2</sup> Para um aprofundamento nas acepções jurídicas e conceitos do artigo 1º do CTB, pode-se consultar a nossa publicação eletrônica da EDIPUC-RS, “Trânsito em condições seguras: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do CTB”

<sup>3</sup> As relações de trânsito e seus conflitos refletem bem os próprios estratos sociais e as suas disputas, com evidente prejuízo para as classes mais pobres, que no trânsito são significativamente na sua maioria representados por pedestres, ciclistas, usuários dos serviços de transporte coletivo. Para um diálogo mais aprofundado nessa seara, veja Eduardo Vasconcellos.

<sup>4</sup> PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

*ros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.*

Para Meirelles (1995, p. 560), o normativo constitucional seguiu a linha do direito público e manteve a responsabilidade da administração de forma objetiva:

*O § 6º do art. 37 da CF seguiu a linha traçada nas constituições anteriores, e, abandonando a privatística teoria subjetiva da culpa, orientou-se pela doutrina do Direito Público e manteve a responsabilidade civil objetiva da Administração, sob a modalidade do risco administrativo. Não chegou, porém, aos extremos do risco integral.<sup>5</sup>*

Nessa mesma seara, a responsabilidade objetiva do Estado, na definição de Pietro (1998, p. 408) “corresponde à obrigação de reparar danos causados a terceiros em decorrência de comportamentos comissivos ou omissivos, materiais ou jurídicos, lícitos ou ilícitos, imputáveis aos agentes públicos.”

Percebe-se que o mandamento constitucional impôs a responsabilidade objetiva, baseada no risco administrativo, às pessoas jurídicas de direito público e das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público, exigindo somente a ocorrência do dano, ação ou omissão administrativa, nexo causal e ausência de excludente da responsabilidade do Estado (MORAES, 2003, p. 346).

As colocações de Medauar (2004, p. 435-437) ordenam com grande precisão a acolhida constitucional da responsabilidade objetiva do Estado, abstraindo-se a denominada culpa:

*No estágio mais recente formulou-se a teoria do risco, segundo a qual, ante as inúmeras e variadas atividades da Administração, existe a probabilidade de danos serem causados a particulares. Embora a Administração realize suas atividades para atender ao interesse de toda a população, é passível que alguns integrantes da população sofram danos por condutas ativas ou omissivas dos seus agentes. [...]. Nessa linha, não mais se invoca o dolo ou a culpa do agente, o mau funcionamento ou falha da Administração. [...]. A Constituição Federal de 1988 também acolheu a responsabilidade objetiva do Estado, no §6º do art. 37 [...].*

Com a assimilação dessa responsabilidade objetiva da administração em geral, passemos para a compreensão da responsabilidade da administração pública pelos danos no âmbito das relações no trânsito. O artigo 1º, §3º assim dispõe, in verbis:

*§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas com-*

<sup>5</sup> Para esse mesmo autor (1995, p. 558), pela teoria do risco integral, a Administração ficaria obrigada a indenizar todo e qualquer dano suportado por terceiros, ainda que resultante de culpa ou dolo da vítima.

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

Não se pode olvidar que tal imposição foi reflexo do novo direito fundamental elencado no § 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro e para possibilitar efetividade ao direito fundamental erigido pelo código de trânsito pátrio, exigindo, por parte do Estado, ações de cunho político, social e econômico.

Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito são aqueles relacionados no artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro e as competências são determinadas nos artigos 12 ao 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Os órgãos e entidades citados no artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro, dentro de suas competências, respondem objetivamente, ou seja, abstraindo-se a culpa e indo ao encontro da responsabilidade extracontratual do Estado erigida pela Constituição Federal, no seu artigo 37, § 6º, anteriormente colacionado.

Nesse diapasão, a responsabilidade objetiva da administração de trânsito (órgãos e entidades) foi reafirmada, pois já presente no art. 37, § 6º da Constituição Federal, se fundamentando ao risco da atividade ou omissão do Estado na manutenção e execução do direito ao trânsito seguro, sem prejuízo de ação regressiva contra terceiros culpados, nos termos constitucionais (MITIDIERO, 2005, p. 53).

Analisando o parágrafo em comento, Rizzardo (1998, p. 37) sustenta:

*Diferentemente das normas anteriores, o atual legislador acentuou a responsabilidade objetiva. Entrementes, em cada caso pesquisa-se até onde foi a culpa do órgão ou entidade e a do condutor. Não se admite a indenização pelo mero fato em si. Parece, pois, forte a expressão de que responderá o órgão ou entidade objetivamente.*

Também passando sobre os fundamentos da necessidade expressada pelo legislador, quando a proposta do código de trânsito chegou à Câmara dos Deputados, como casa de origem, que iria analisar o projeto apresentado pelo executivo, bem como demais projetos e propostas que se relacionavam com o trânsito, o Deputado Paulo Bernardo apresentou emenda ao art. 1º original, que foi acolhida pela comissão especial, renumerando o parágrafo único em § 1º, com o acréscimo do § 2º, e assim justificou a necessidade da emenda ao projeto de lei:

*A proposta do novo Código de Trânsito estabelece as bases em relação a direitos e deveres de todos na circulação no espaço público. Ao tempo em que estabelece aos cidadãos regras e condutas a serem seguidas, bem como penalização a transgressões das mesmas, o Código não sujeita o Estado, objetivamente nestas relações, a tratamento equivalente, no caso de não cumprimento de suas responsabilidades. [...].*

Embora prevista na Constituição Federal, a responsabilidade objetiva do Estado deve ser reforçada e lembrada neste instrumento normativo, adaptando-se as novas condições e imposições nas relações de trânsito.

É justo e necessário que o Estado desempenhe fielmente suas responsabilidades e funções, sujeitando-se a penalizações em caso de não cumprimento das mesmas. Desta forma encontraremos equilíbrio nas relações sociais e respeitabilidade às regras de conduta estabelecidas aos cidadãos.<sup>6</sup>

Tem-se de ressaltar o ponto o qual o legislador indicou que embora prevista na Constituição Federal, a responsabilidade objetiva do Estado deve ser reforçada e lembrada neste instrumento normativo, adaptando-se as novas condições e imposições nas relações de trânsito, pois demonstra a pretensão em reforçar e lembrar – no Código de Trânsito Brasileiro – que o Estado deverá se adaptar as novas condições e imposições nas relações de trânsito.

Com essa ampliação de condições e imposições ao Estado, igualmente, os danos estão expressos no texto legal no seu sentido amplo, podendo ser dos mais diversos, v.g., direitos materiais,<sup>7</sup> morais; individuais, coletivos. Segundo Montenegro (2005, p. 83), o dano consiste “em qualquer diminuição ou alteração de um bem destinado à satisfação de um interesse.”

Com a doutrina expressada por Cavalieri Filho (2005, p. 96), podemos concluir a definição de dano:

*[...] a subtração ou diminuição de um bem jurídico, qualquer que seja sua natureza, quer se trate de um bem patrimonial, quer se trate de um bem integrante da própria personalidade da vítima, como a sua honra, a imagem, a liberdade etc. Em suma, dano é lesão de um bem jurídico, tanto patrimonial como moral, vindo daí a conhecida divisão do dano em patrimonial e moral.*

Passado esse esses aspectos introdutórios, voltamos à responsabilidade objetiva e seus fundamentos. Sendo consenso na doutrina e na jurisprudência o acolhimento da responsabilidade objetiva pela Constituição Federal de 1988 (art. 36, § 6º), não mais se analisa a existência de dolo ou culpa do agente do Estado. Medauar (2004, p. 435) complementa:

*Necessário se torna existir relação de causa e efeito entre ação ou omissão administrativa e dano sofrido pela vítima. É o chamado nexó causal ou nexó de causalidade. Deixa-se de lado, para fins de ressarcimento do dano, o questionamento do dolo ou culpa do agente, o questionamento da licitude ou ilicitude da conduta [...]. [Negritamos]*

<sup>6</sup> Emenda n. 09 apresentada em 26.08.1993 à Comissão Especial, com publicação no suplemento n. 19 do Diário do Congresso Nacional de 11.02.1994, seção I, p. 262.

<sup>7</sup> Também denominado patrimonial, que compreende o dano emergente e o lucro cessante (DINIZ, 2002).

de origem, ao julgar a apelação contra a sentença que julgou extinto o processo sem julgamento do mérito, julgou desde logo a lide, nos termos do § 3º do aludido artigo, que já vigia a época do julgamento da apelação. Neste Superior Tribunal de Justiça, predomina o entendimento segundo o qual o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER tem legitimidade para figurar no pólo passivo de demanda em que se discute o cabimento de indenização por danos morais e materiais ao cônjuge ou parente de vítima falecida em decorrência de acidente de trânsito em rodovia federal. Com efeito, “referida autarquia federal é responsável pela conservação das rodovias federais e pelos danos causados a terceiros em decorrência de sua má preservação” (Resp 549.812/CE, da relatoria deste Magistrado, DJ 31.05.2004). Nesse diapasão, sustenta o D. Ministério Público Federal, em parecer acostado aos autos, que “o DNER, (...) é uma autarquia federal que possui personalidade jurídica própria, dispondo de capacidade suficiente para responder pela demandas decorrentes de possíveis acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais que estão sob a sua responsabilidade” (fl. 270). Conquanto o DNER tenha sido extinto pelo artigo 102-A da Lei n. 10.233/2001, a presente ação foi ajuizada no ano de 1997, razão pela qual deveria ter sido proposta contra mencionada autarquia, e não contra a União. Ainda que assim não fosse, caso se concluisse que a União teria legitimidade para figurar no pólo ativo da presente ação, tampouco mereceria prosperar o recurso. **No campo da responsabilidade civil do Estado, se o prejuízo adveio de uma omissão do Estado, invoca-se a teoria da responsabilidade subjetiva. Como leciona Celso Antonio Bandeira de Mello, “se o Estado não agiu, não pode logicamente, ser ele o autor do dano. E, se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar ao evento lesivo” (“Curso de direito administrativo”, Malheiros Editores, São Paulo, 2002, p. 855). Adotar entendimento diverso do esposado pela Corte de origem, para concluir que foi demonstrada a culpa da Administração em relação ao acidente ocorrido, demandaria o reexame de matéria fático-probatória, o que é inviável nesta instância especial, a teor do que dispõe a Súmula n. 07 deste Superior Tribunal de Justiça. Ausência de prequestionamento dos artigos 1518 e 1553 do Código Civil e 23, caput e IX, do Decreto n. 1.655/95. Recurso especial improvido. (REsp 639908 / RJ; RECURSO ESPECIAL 2004/0017480-4 Relator Ministro FRANCIULLI NETTO Órgão Julgador – Segunda Turma. Data do Julgamento 02/12/2004 Data da Publicação/Fonte DJ 25.04.2005).**

**[Negritamos]**

Entretanto, para Cavalieri Filho (2005, p. 261), deve-se fazer distinção entre a omissão genérica e a específica, a fim de visualizar se a responsabilidade entra na seara subjetiva ou objetiva:

*Haverá omissão específica quando o Estado, por omissão sua, crie a situação propícia para a ocorrência do evento em situação em que tinha o dever de agir para impedi-lo. Assim, por exemplo, se o motorista embriagado atropela e mata pedestre que estava na beira da estrada, a Administração (entidade de trânsito) não poderá ser responsabilizada pelo fato de estar esse motorista ao volante sem condições. Isso seria responsabilizar a Administração por omissão genérica. Mas se esse motorista, momentos antes, passou por uma patrulha rodoviária, teve seu veículo parado, mas os policiais, por alguma razão, deixaram-no prosseguir viagem, aí já haverá omissão específica que se erige em causa adequada do não impedimento do resultado. Nesse segundo caso haverá responsabilidade objetiva do Estado.*

Como indicado anteriormente, não se pode olvidar que essa responsabilidade objetiva para a Administração do trânsito foi em contrapartida ao direito fundamental erigido pelo Código de Trânsito Brasileiro, inclusive com expressa responsabilização nos casos de omissão (RIZZARDO, 1998, p. 37).

Contudo, Rizzardo (1998, p. 37) em melhor explanar as obrigações e responsabilidades dos órgãos e entidades de trânsito adota postura da aceitação de paradigmas esculpidos no nosso Código de Trânsito Brasileiro e priorizando a vida, a segurança e o meio ambiente:

Em contrapartida a esse direito, surge uma enorme gama de obrigações ou deveres do Poder Público, consistentes basicamente em garantir a trafegabilidade normal. Para tanto, incumbe-lhe oferecer condições de segurança e regularidade aos motoristas, munindo as estradas de sinalização e de advertência nos locais de perigo [...].

Relativamente à responsabilidade dos órgãos e entidades responsáveis, decorre do dever afeto ao Poder Público de manutenção e conservação das pistas e dos sinais, ou de afixá-los se inexistentes estes últimos. Diferentemente das normas anteriores, o atual legislador acentuou a responsabilidade objetiva. Entrementes, em cada caso pesquisa-se qual foi a culpa do órgão ou entidade e a do condutor. Não se admite a indenização pelo mero fato em si. Parece, pois, forte a expressão de que responderá o órgão ou entidade objetivamente.

Também a norma de trânsito deixou expressa que a responsabilidade objetiva resulta – nas três modalidades de conduta (ação, omissão ou erro) – tanto na execução como na manutenção de programas, projetos e serviços.

Para Medauar (2004, p. 372) o serviço prestado pela administração (serviço advindo da obrigação de atuação do Ente) pode se figurar como:

*[...] a atividade prestacional, em que o poder público propicia algo necessário à vida coletiva, como por exemplo: água,*

*energia elétrica, transporte urbano. As atividades-meio, por exemplo: arrecadação de tributos, serviços de arquivo, limpeza de repartições, vigilância de repartições, não se incluem na acepção técnica de serviço público.*

*Assim, o serviço público apresenta-se como uma dentre as múltiplas funções desempenhadas pela administração, que deve utilizar seus poderes, bens e agentes, seus atos e contratos para realizá-lo de modo eficiente.*

Concluindo, o final do parágrafo 3º do art. 1º do CTB expressa que garantam o exercício do direito do trânsito seguro, ou seja, essa garantia vincula-se com o próprio direito subjetivo de todos em terem um trânsito em condições seguras (trânsito seguro) e com o princípio da finalidade da Administração (in casu, a Administração de trânsito – órgãos e entidades do sistema nacional de trânsito – na execução e a manutenção dos programas, projetos e serviços, que visem e assegurem o direito ao trânsito seguro).

Por fim, sobre esse ponto, Meirelles (1995, p. 81) leciona:

*Os fins da administração pública resumem-se num único objetivo: o bem comum da coletividade administrada. Toda atividade do administrador público deve ser orientada para esse objetivo. Se dele o administrador se afasta ou desvia, trai o mandato de que está investido, porque a comunidade não institui a Administração senão como meio de atingir o bem estar social.*

#### 4. CONCLUSÃO

O código de trânsito brasileiro (Lei 9.503/97), na busca de soluções para a violência e as crescentes perdas no trânsito, especificou um direito fundamental de todos a um trânsito em condições seguras (trânsito seguro), como uma espécie do gênero advindo da norma constitucional e para concretizar o conteúdo do direito humano fundamental genérico (segurança) nas relações do trânsito.

Assim, como já expressado e ao contrário do que muitos acreditam, nas relações de trânsito diversos são os seus personagens e a via compreende mais do que a faixa destinada aos veículos, sendo muito mais amplo e dinâmico, em constantes conflitos nas relações no trânsito. Já assevera, com a compreensão sobre trânsito que lhe é peculiar, Eduardo Vasconcellos (VASCONCELLOS: 1998, p. 22) sobre os diversos agentes que atuam no trânsito:

Esses papéis podem ser separados inicialmente em não mecanizados (pedestres) e mecanizados (bicicletas e todos os veículos motorizados) e em ativos e passivos. Os papéis ativos são aqueles caracterizados por um movimento e, portanto, pela necessidade de consumir espaço viário: é o caso de todas as pessoas que em várias situações se movimentam pelas vias e calçadas. Ao contrário,

o papel passivo não implica movimento: ele é estacionário, pois a pessoa permanece no mesmo lugar o tempo todo. É o caso do morador, do visitante, do proprietário da loja. Embora estacionário, o papel passivo é afetado pelos papéis ativos quanto o seu interesse no trânsito (o caso do morador afetado pelo motorista que passa correndo).

Outrossim, como reflexo natural, restou expresso que a responsabilidade objetiva do Estado pelo danos no âmbito das relações no trânsito decorre tanto de ação como omissão ou erro,<sup>8</sup> ou seja, não cabe mais discussões doutrinárias sobre eventual responsabilidade subjetiva (com análise da culpa) do Estado pelos danos decorrentes nas relações do trânsito.

A responsabilidade tornou-se objetiva, inclusive na omissão, em que pese ainda persistir diversas decisões judiciais que permanecem a analisar a responsabilidade do ente público, nas ações judiciais que envolvam as relações do trânsito, com fundamentação apenas constitucional, por equívoco ou, inclusive, desconhecimento.

Do todo, percebeu-se que a temática enfrentada é fundamental para a alteração de paradigmas, em especial no da responsabilidade objetiva dos entes públicos de trânsito, não podendo mais ser analisada somente sob à ótica da responsabilidade oriunda da constituição federal, mas sim da forma ampliada e reforçada advinda pela Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), a fim de refletir na diminuição das perdas humanas e materiais do nosso trânsito e confortar as vítimas com indenizações pelos danos sofridos, inclusive extrapatrimoniais coletivos e individuais.

---

<sup>8</sup> Por "erro" podemos entender como uma ação dos órgãos ou entidades do trânsito que não corresponda (ou atinja os resultados) com a finalidade pretendida ou ocasione uma falsa ideia (dúvida) ao destinatário da norma (usuário do trânsito). Cabe indicar que no processo legislativo do Código de Trânsito Brasileiro, no Parecer do substitutivo apresentado pelo Senado, publicado no Diário do Senado Federal, suplemento ao n. 123, em 09.07.1996, p.06, assim expressou o relator-geral, Senador Gilberto Miranda Batista: "O exame desse capítulo levou-nos, tão-somente, a aduzir, na fórmula redacional do § 3º do art. 1º as expressões '... de ação, omissão ou erro na execução'. Nosso objetivo é deixar claro que também no caso de ações comissivas realizadas com erro pelo Poder Público será ele responsabilizado objetivamente perante o usuário do Sistema. Dessa forma, não só a falta de sinalização seria passível de reparação por parte do órgão ou entidade que tenha circunscrição sobre a via, mas também a colocação de sinalização equivocada ou que produza dúvida ao usuário."

\*negritamos e sublinhamos.

#### 4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- FILHO, Sérgio Cavalieri. Programa de Responsabilidade Civil. 6ª ed. São Paulo: Malheiros, 2005. 584p.
- MEDAUAR, Odete. Direito administrativo moderno. 8ª. ed. São Paulo: Revista dos tribunais, 2004. 512 p.
- MELLO, Celso Antonio Bandeira de. Curso de direito administrativo. 14ª. ed. São Paulo: Malheiros, 2002. 917 p.
- MITIDIERO, Nei Pires. Comentários ao código de trânsito brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005. 1572 p.
- MONTENEGRO, Magda. Meio ambiente e responsabilidade civil. São Paulo: IOB Thomson, 2005. 144 p.
- MORAES, Alexandre de. Direitos humanos fundamentais: teoria geral, comentários aos arts. 1º a 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, doutrina e jurisprudência. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2005. 323 p. (Coleção Temas Jurídicos).
- \_\_\_\_\_. Direito constitucional. 13ª. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 836 p.
- PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. Direito Administrativo. 9ª.ed. São Paulo:Atlas,1998.566 p.
- RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao código de trânsito brasileiro. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998. 855 p.
- SILVA, José Afonso da. Curso de direito constitucional positivo. 18ª ed. São Paulo: Malheiros, 2000. 876 p.
- TABASSO, Carlos. Derecho Del tránsito – Los principios. Buenos Aires: Julio César Faire – Editor, 1997. 829 p.
- \_\_\_\_\_. Fundamentos Del tránsito. Buenos Aires: Julio César Faire – Editor, 1998, I. 274 p.
- \_\_\_\_\_. Fundamentos del tránsito. Buenos Aires: Julio César Faire– Editor, 1995, v.II. 660 p.
- VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. O que é trânsito. 3ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1998. 120 p. (Primeiros passos, n. 162).
- \_\_\_\_\_. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001. 218 p.
- \_\_\_\_\_. Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume: FAPESP, 1999. 326 p.
- \_\_\_\_\_. A crise do planejamento de transportes nos países em desenvolvimento: reavaliando pressupostos e alternativas. Transportes. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, novembro de 1995. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes.