

Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.733.468 - MG (2017/0322488-9)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : AUTO VIACAO NORTE LTDA
ADVOGADO : NIVEA MARIA PONTES - MG054979
RECORRIDO : JOAO BATISTA DO CARMO RIBEIRO
ADVOGADO : LETICIA FERNANDES DE PAULA QUEIROZ - MG152425

EMENTA

DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL. PESSOA COM DEFICIÊNCIA USUÁRIA DE CADEIRA DE RODAS MOTORIZADA. FALTA DE ACESSIBILIDADE. TRATAMENTO DISCRIMINATÓRIO PELOS PREPOSTOS DA CONCESSIONÁRIA. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO, OBSCURIDADE OU ERRO MATERIAL. AUSÊNCIA. ANÁLISE DE DIREITO LOCAL. INVIABILIDADE. VIOLAÇÃO DO DIREITO AO TRANSPORTE E MOBILIDADE DO USUÁRIO DO SERVIÇO. DANO MORAL CONFIGURADO. VALOR FIXADO PELO TRIBUNAL DE ORIGEM. ADEQUAÇÃO. HONORÁRIOS DE SUCUMBÊNCIA. MAJORAÇÃO.

1. Ação ajuizada em 02/12/2015. Recurso especial interposto em 22/05/2017 e distribuído ao Gabinete em 23/01/2018.

2. O propósito recursal, para além da negativa de prestação jurisdicional, consiste em avaliar a razoabilidade do *quantum* fixado pelo Tribunal de origem a título de compensação por danos morais ao recorrido, por ter sido negligenciado e discriminado enquanto pessoa com deficiência física motora, na utilização de ônibus do transporte coletivo urbano.

3. Ausentes os vícios de omissão, contradição, obscuridade ou erro material no acórdão recorrido, não há se falar em violação do art. 1.022 do CPC/2015.

4. É inviável a análise de direito local em sede de recurso especial, ante a aplicação analógica da Súmula 280/STF.

5. A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência – incorporada ao ordenamento pátrio com *status* de emenda constitucional – alçou a *acessibilidade* a princípio geral a ser observado pelos Estados Partes, atribuindo-lhe, também, o caráter de direito humano fundamental, sob a visão de que a deficiência não se trata de um problema na pessoa a ser curado, mas de um problema na sociedade, que impõe barreiras que limitam ou até mesmo impedem o pleno desempenho dos papéis sociais (o denominado “modelo social da deficiência”).

6. Nessa linha, a Lei 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - LBI) define a acessibilidade como *“possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”* (art. 3º, I). E mais, dispõe expressamente tratar-se a acessibilidade um direito da pessoa com deficiência, que visa garantir ao indivíduo *“viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social”* (art. 53).

Superior Tribunal de Justiça

7. A acessibilidade no transporte coletivo é de nodal importância para a efetiva inclusão das pessoas com deficiência, pois lhes propicia o exercício da cidadania e dos direitos e liberdades individuais, interligando-as a locais de trabalho, lazer, saúde, dentre outros. Sem o serviço adequado e em igualdade de oportunidades com os demais indivíduos, as pessoas com deficiência ficam de fora dos espaços urbanos e interações sociais, o que agrava ainda mais a segregação que historicamente lhes é imposta.

8. Hipótese em que a recorrente, enquanto concessionária de serviço público e atora social, falhou bruscamente no seu dever de promoção da integração e inclusão da pessoa com deficiência, indo na contramão do movimento social-jurídico que culminou na promulgação da Convenção e, no plano interno, na elaboração da LBI.

9. Consoante destacou o acórdão recorrido, houveram sucessivas falhas na prestação do serviço, a exemplo do não funcionamento do elevador de acesso aos ônibus e do tratamento discriminatório dispensado ao usuário pelos prepostos da concessionária. A renitência da recorrente em fornecer o serviço ao recorrido é de tal monta que se chegou à inusitada situação de o usuário "precisar se esconder e pedir a outra pessoa dar o sinal, pois o motorista do ônibus não pararia se o visse no ponto".

10. Nesse cenário, o dano moral, entendido como lesão à esfera dos direitos da personalidade do indivíduo, sobressai de forma patente. As barreiras físicas e atitudinais impostas pela recorrente e seus prepostos repercutiram na esfera da subjetividade do autor-recorrido, restringindo, ainda, seu direito à mobilidade.

11. Não há se falar em redução do *quantum* compensatório, estimado pelo Tribunal de origem em R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais), diante da gravidade da agressão à dignidade do recorrido enquanto ser humano.

12. Recurso especial conhecido e não provido, com majoração dos honorários advocatícios de sucumbência.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros da Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas constantes dos autos, por unanimidade, negar provimento ao recurso especial, com majoração dos honorários advocatícios, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora. Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.

Brasília (DF), 19 de junho de 2018(Data do Julgamento)

MINISTRA NANCY ANDRIGHI
Relatora

RECURSO ESPECIAL Nº 1.733.468 - MG (2017/0322488-9)
RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
RECORRENTE : AUTO VIACAO NORTE LTDA
ADVOGADO : NIVEA MARIA PONTES - MG054979
RECORRIDO : JOAO BATISTA DO CARMO RIBEIRO
ADVOGADO : LETICIA FERNANDES DE PAULA QUEIROZ - MG152425

RELATÓRIO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relatora):

Cuida-se de recurso especial interposto por AUTO VIACAO NORTE LTDA, com fundamento, exclusivamente, na alínea "a" do permissivo constitucional.

Ação: de compensação por danos morais, ajuizada por JOAO BATISTA DO CARMO RIBEIRO, em face da recorrente. Na inicial, o autor narra que é pessoa com deficiência física motora, portador de distrofia muscular progressiva, apresentando locomoção instável. Afirma que faz uso de cadeira de rodas motorizada, mas a autonomia do aparelho é limitada, razão pela qual depende de transporte público para trafegar em distâncias maiores, serviço esse que, no bairro onde mora na cidade de Juiz de Fora/MG, é prestado pela ré. Aduz que, no entanto, vem sendo desrespeitado pelos prepostos da ré, que insistem em limitar o seu embarque nos coletivos, além de colocá-lo em situação de risco à sua integridade física.

Sentença: julgou improcedente o pedido, por falta de prova das alegações da inicial.

Acórdão: deu provimento à apelação interposta pelo recorrido para julgar procedente o pedido inicial, condenando a recorrente ao pagamento da quantia de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) a título de compensação por

danos morais, nos termos da seguinte ementa (e-STJ fl. 218):

“EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PRELIMINAR DE INOVAÇÃO RECURSAL. REJEITADA. TRANSPORTE COLETIVO. NEGATIVA DE ACESSO A USUÁRIO DEFICIENTE FÍSICO. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DANO MORAL CONFIGURADO. QUANTUM INDENIZATÓRIO. SENTENÇA REFORMADA. 1) Não há que se falar em inovação em sede recursal quando a matéria discutida foi apresentada pelo autor, ainda que de maneira sucinta, na petição inicial, sendo oportunizado ao réu o contraditório e a ampla defesa. 2) As empresas concessionárias de serviços públicos de transporte coletivo respondem objetivamente pelos danos que causarem aos seus passageiros, nos termos do artigo 37, § 6º, da CR/88. 3) Configura-se responsabilidade objetiva da empresa concessionária de serviço público de transporte coletivo a negativa de acesso, ao deficiente físico, aos ônibus da empresa, especialmente quando, de maneira reiterada, o veículo deixa de parar no ponto de embarque dos passageiros. 4) De acordo com a corrente majoritária contemporânea, a quantificação do dano moral se submete à equidade do magistrado, o qual arbitrará o valor da indenização com base em critérios razoavelmente objetivos, analisados caso a caso, tais como a gravidade do fato em si e suas consequências para a vítima, a culpabilidade do agente, a possível culpa concorrente do ofendido, a condição econômica do ofensor, as condições pessoais da vítima etc., devendo observar também os patamares adotados pelo Tribunal e pelo Superior Tribunal de Justiça”.

Embargos de declaração: opostos pela recorrente, foram rejeitados.

Recurso especial: alega violação dos arts. 1.022 do CPC/15, 927 e 944 do CC/02, bem como da Lei municipal 10.410/03 e do Decreto 11.342/12, que a regulamentou. Além de negativa de prestação jurisdicional, sustenta que: (i) a recusa de embarque do recorrido por meio do elevador do ônibus se deu no período em que o mesmo se utilizava de muletas, traduzindo, portanto, ato lícito, na medida em que, consoante a Lei municipal 10.410/03 e o Decreto 11.342/12, o acesso por meio do elevador é exclusivo para cadeirantes; (ii) as normas citadas visam a garantir a segurança do próprio usuário; (iii) o *quantum* compensatório é excessivo.

Admissibilidade: o TJ/MG negou seguimento ao recurso, o que deu

Superior Tribunal de Justiça

azo à interposição de agravo em recurso especial, que fora provido para melhor exame da matéria em debate.

É o relatório.



Superior Tribunal de Justiça

RECURSO ESPECIAL Nº 1.733.468 - MG (2017/0322488-9)

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI

RECORRENTE : AUTO VIACAO NORTE LTDA

ADVOGADO : NIVEA MARIA PONTES - MG054979

RECORRIDO : JOAO BATISTA DO CARMO RIBEIRO

ADVOGADO : LETICIA FERNANDES DE PAULA QUEIROZ - MG152425

VOTO

A EXMA. SRA. MINISTRA NANCY ANDRIGHI (Relatora):

O propósito recursal, para além da negativa de prestação jurisdicional, consiste em avaliar a razoabilidade do *quantum* fixado pelo Tribunal de origem a título de compensação por danos morais ao recorrido, por ter sido negligenciado e discriminado enquanto pessoa com deficiência física motora, na utilização de ônibus do transporte coletivo urbano.

I – Da violação do art. 1.022 do CPC/2015

O acórdão recorrido não padece dos vícios de omissão, contradição, obscuridade ou erro material, porque, de forma clara e fundamentada, examinou todas as questões levadas à sua apreciação por meio do recurso de apelação e respectivas contrarrazões, tendo se manifestado expressamente sobre a recusa reiterada de prestação do serviço público ao recorrido, inclusive após este passar a usar cadeira de rodas.

Na verdade, a pretexto da ofensa ao art. 1.022 do CPC, a recorrente demonstra seu inconformismo com as conclusões adotadas no acórdão recorrido, com o intuito de fazer prevalecer o seu entendimento sobre a matéria, o que, conforme a pacífica jurisprudência deste órgão julgador, não autoriza a oposição de embargos de declaração (AgRg no REsp 1.500.251/DF, 3ª Turma, DJe de 03/05/2016 e REsp 1.434.508/BA, 3ª Turma, DJe de 04/06/2014).

Superior Tribunal de Justiça

Cabe salientar, ademais, que também é pacífico o entendimento do STJ no sentido de que os embargos declaratórios, mesmo quando manejados objetivando o prequestionamento, são inadmissíveis se a decisão embargada não ostentar qualquer dos vícios que autorizariam a sua oposição. A propósito, confirmam-se: AgRg no Ag 680.045/MG, 5ª Turma, DJ de 03.10.2005; EDcl no AgRg no REsp 647.747/RS, 4ª Turma, DJ de 09.05.2005; EDcl no MS 11.038/DF, 1ª Seção, DJ de 12.02.2007.

Assim, não se vislumbra a alegada negativa de prestação jurisdicional.

II – Da inviabilidade de análise de direito local

A tese central sustentada pela recorrente nas razões do recurso especial é de que a recusa de embarque do recorrido por meio do elevador do ônibus se deu no período em que o mesmo se utilizava de muletas, circunstância que evidenciaria a licitude do comportamento de seus prepostos, na medida em que, conforme a Lei municipal 10.410/03 e o Decreto 11.342/12, o acesso por meio do elevador é exclusivo para cadeirantes.

Ocorre que, a teor do disposto na Súmula 280/STF, aplicável analogicamente no âmbito do Superior Tribunal de Justiça, é inviável a análise de direito local em sede de recurso especial.

Deveras, a suposta violação de norma local não propicia a interposição de recurso especial ao STJ, a quem a Constituição Federal outorgou o papel de intérprete da Lei federal, apenas, consoante o disposto no art. 105, III, da CF/88.

Dessa maneira, resta obstado o exame da alegada licitude da conduta dos prepostos da recorrente.

III – Da delimitação da controvérsia

Superior Tribunal de Justiça

De todo modo, convém salientar que, conforme soberanamente apurado pelo Tribunal de origem, a negativa de prestação do serviço público de transporte ao recorrido, por parte dos prepostos da ré-recorrente, não se limitou ao período em que o usuário fazia uso de muletas.

Com efeito, conforme se extrai do acórdão recorrido, as provas testemunhais colhidas nos autos testificam a ocorrência de sucessivas falhas na prestação do serviço, a exemplo do não funcionamento do elevador de acesso aos ônibus; da solicitação dos prepostos da concessionária para que o recorrido “pegasse o próximo” coletivo, sob a alegação de não funcionamento do elevador e de que a cadeira de rodas não cabia no veículo; da recusa dos motoristas de sequer parar o coletivo diante do sinal do recorrido.

A propósito, confira-se o seguinte trecho do aresto, com excertos dos depoimentos das testemunhas (e-STJ fls. 223/224):

“Examinando acuradamente todo o processado, constatou-se que a ré/apelada não se desincumbiu de seu ônus probatório disposto no artigo 373, II, do NCPC, enquanto o autor/apelante demonstrou, satisfatoriamente, o defeito na prestação dos serviços de transporte fornecidos por aquela (ré).

Isso porque, em que pesem as declarações da empresa ré de que sempre atuou em consonância com as suas atribuições de concessionária de transporte público, as provas testemunhais colhidas em audiência corroboram no sentido da existência de sucessivas falhas nos serviços prestados. Confira-se:

“(…) que esclarece que o depoente é cadeirante e em 60% (sessenta por cento) das vezes utilizou o transporte coletivo da ré teve problemas; que as vezes o elevador não funciona; que o trocador pede para pegar o próximo coletivo, também sob a alegação de não funcionamento do elevador; que por algumas vezes o depoente foi deixado no ponto.” (Testemunha Marcos Aurélio Correa – DE nº 55, pág. 2)

“(…) que por diversas vezes já presenciou o autor ser deixado nos pontos de ônibus; que tal fato acontece com as linhas 601 e 602; que às vezes os motoristas falam que o elevador está estragado; que também alegam que a cadeira não cabe no ônibus; que tal fato não é verdade pois ela se adapta perfeitamente ao interior do coletivo.” (Informante Nilza Carvalho Alves da Silva – DE nº 56, pág. 1)

“(…) que por diversas vezes os responsáveis pelo coletivo se negavam a embarcar o autor; que a empresa alegava que o elevador

somente poderia ser utilizado quando a pessoa estivesse com uma cadeira de rodas; (...) que mesmo após o autor ter adquirido a cadeira de rodas os representantes da ré não permitiam que o réu [sic] embarcasse com ela, alegando que ela era muito grande, sendo que um afirmou que ela poderia até mesmo quebrar o elevador; (...) que já teve ocasiões do autor ter que ficar escondido e o depoente fazer o sinal para o coletivo parar, pois se o motorista o visse não parava o coletivo." (Testemunha Jocemir Gomes Carneiro – DE nº 57, pág. 02)

Não há dúvidas, portanto, que a empresa ré deixou de cumprir com as suas obrigações de concessionária, estando configurado o vício na prestação dos serviços de transporte público oferecidos, seja pela falha na manutenção dos seus veículos, com os elevadores de cadeiras de roda constantemente com defeito, seja pela desídia de seus prepostos em não parar o veículo para o autor/apelante, chegando à inusitada situação de, como narrado, o requerente precisar se esconder e pedir a outra pessoa dar o sinal, pois o motorista do ônibus não pararia se o visse no ponto.

Dessa maneira, observa-se que a narrativa fática do autor encontra respaldo probatório coerente, sendo que a ré não se desincumbiu, minimamente, de apresentar elementos que desconstituam o direito do autor, limitando-se a meras alegações e depoimentos genéricos.

Destarte, tem-se configurado o nexo de causalidade entre o dano e a conduta da concessionária, e, por conseguinte, o dever de indenizar, cabendo tão somente a análise da ocorrência ou não dos danos morais alegados pelo autor/apelante". (grifos nossos)

Assim delimitado o cenário fático-probatório dos autos, observada, ainda, a inviabilidade de análise das normas locais invocadas pela recorrente, é inequívoca a má-prestação do serviço público de transporte ao recorrido, tendo por causa determinante o fato de ser ele usuário de cadeira de rodas, do tipo motorizada.

A configuração do dano moral também é incontroversa – notadamente diante da falta de insurgência específica nas razões do recurso especial – cabendo perquirir, então, se, pelas circunstâncias narradas, é razoável o *quantum* compensatório fixado pelo Tribunal de origem, no patamar de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais).

IV – Da pessoa com deficiência no ordenamento jurídico brasileiro

A Constituição de 1988, apesar do seu caráter progressista e social – abraçando algumas situações de vulnerabilidade, como as da infância, adolescência e envelhecimento, conferindo-lhes proteção especial e, ainda, alçando o princípio da dignidade da pessoa humana como fundamento da República – não deu maior atenção à questão da deficiência humana. Os dispositivos voltados às pessoas com deficiência *“procuram dar-lhes proteção no trabalho e tem feição assistencialista, voltada à habilitação e reabilitação para fins de sua integração à vida comunitária”* (Heloisa Helena BARBOZA e Vitor de Azevedo ALMEIDA JUNIOR. *Reconhecimento e inclusão das pessoas com deficiência*. Revista Brasileira de Direito Civil, vol. 13, p. 17-37, jul./set. 2017).

Contudo, a incorporação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência à ordem constitucional brasileira jogou novas luzes sobre a questão, ao colocá-la no patamar dos direitos humanos e ao transformar o paradigma com o qual a questão deve ser tratada, passando-se a adotar o denominado *“modelo social de deficiência”*. No plano infraconstitucional, essa nova visão foi refletida na Lei 13.146/2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI, também denominada de Estatuto da Pessoa com Deficiência – EPD.

Essa revolução no tratamento da matéria é bem explicada em distinta obra coletiva sob a coordenação de Flávia Piva Almeida LEITE, Lauro Luiz Gomes RIBEIRO e Waldir Macieira da COSTA FILHO, a quem peço licença para transcrever um trecho do trabalho:

“A mudança de paradigma do modelo médico para o modelo social de direitos humanos conquistada no tratado e corroborada pela LBI avança por considerar a deficiência não apenas por critérios meramente técnicos e funcionais,

agregando ao conceito aspectos que levam em consideração o meio onde está inserida a pessoa.

O novo paradigma da deficiência baseado nos direitos humanos é o da visão ou modelo social, segundo o qual o ambiente tem influência direta na liberdade da pessoa com limitação funcional, que poderá ter sua situação agravada por conta do seu entorno, e não em razão de suas características de per si.

No lugar da exigência de normalidades biomédicas, sob a ótica dos direitos humanos, passa a prevalecer a abordagem biopsicossocial, a partir da visão de que pessoas com deficiência são, antes de mais nada, seres humanos, e como tais, o exercício de seus direitos depende não apenas de sua limitação funcional mas do meio onde estão inseridas.

O novo parâmetro considera a limitação funcional do indivíduo um fato que, com recursos de acessibilidade e apoios, não se impõe como obstáculo ao exercício de seus direitos. A sociedade é corresponsável pela inclusão das pessoas com deficiência.

O modelo social da deficiência com fundamento nos direitos humanos propõe uma conceituação mais justa e adequada sobre as pessoas com deficiência, reconhecendo-as como titulares de direitos e dignidade humana inerentes, exigindo um papel ativo do Estado, da sociedade e das próprias pessoas com deficiência” (Laís de Figueirêdo LOPES. *Comentários ao Estatuto da Pessoa com Deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 43) (grifos nossos).

De fato, na perspectiva anterior, a deficiência era enfrentada como condição patológica, de natureza individual. Entendia-se que as pessoas, então denominadas “portadoras de deficiência”, deveriam ser tratadas por meio de intervenções médicas e “reparadas” para se tornarem “normais”, “na medida do possível”. No campo jurídico-social, assumia-se que essas pessoas deviam ser alvo de proteção e tutela jurídica com o objetivo de integrá-las, o “tanto quanto possível”, à vida comunitária. Por isso, foram previstos alguns direitos individuais e sociais – a exemplo da reserva de vagas em cargos e empregos públicos, requisitos e critérios distintos para a concessão de aposentadoria, garantia de atendimento educacional especializado, dentre outros –, mas sempre com feição *assistencial* e de *integração*, conforme destaca Heloisa Helena BARBOZA e Vitor de Azevedo ALMEIDA JUNIOR.

E prosseguem os eminentes estudiosos, citando José Francisco

Superior Tribunal de Justiça

CHICON e Jane Alves SOARES: *“sob essa ótica, era necessário criar condições de vida para que a pessoa com deficiência se adequasse às condições normais da sociedade em que vivia. Pensada inicialmente para as pessoas com deficiência intelectual ou mental, a ideia se expandiu para todas as pessoas com ‘necessidades especiais’, consagrando-se assim o princípio da normalização, o qual tornaria ‘acessíveis às pessoas socialmente desvalorizadas condições e modelos de vida análogos aos que são disponíveis de um modo geral ao conjunto de pessoas de um dado meio ou sociedade’”(op. cit.).*

Não obstante sua inegável importância, a preocupação com a assistência e a integração das pessoas com deficiência ao seio comunitário não se mostrou suficiente para lhes garantir o pleno desenvolvimento individual e o exercício dos direitos sociais e liberdades individuais. Apesar de seus *“propósitos bem-intencionados, verifica-se que a integração dependia da capacidade de adaptar-se ao meio, de superar as barreiras físicas, programáticas e atitudinais presentes na sociedade que permanecia inerte”*(op. cit.).

Nesse contexto, o novo modelo inaugurado juridicamente pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência trouxe à lume o princípio da *inclusão* em lugar da *integração*, que se distingue *“por chamar a sociedade à ação, isto é, por exigir que a sociedade se adapte para acolher as pessoas com deficiência”* (op. cit.). Deveras, sob esse novo paradigma, é a sociedade que deve se modificar para poder incluir, em seus sistemas sociais gerais, as pessoas com deficiência, para atender às necessidades de todos os seus membros.

Heloisa Helena BARBOZA e Vitor de Azevedo ALMEIDA JUNIOR trazem ainda importante destaque no sentido de que a deficiência não deve ser tratada como uma questão de minorias, citando estudo elaborado pela

Organização Mundial de Saúde no ano de 2010: *“de acordo com o relatório mundial sobre deficiência, 15% da população mundial, cerca de um bilhão de pessoas, tem algum tipo de deficiência. Em 2010, no Brasil cerca de 24% da população, algo em torno de 46 milhões de pessoas, se enquadravam nessa categoria”*. E transcrevem o seguinte trecho do relatório elaborado pela OMS, que fica para nós como uma oportuna reflexão:

“A deficiência é parte da condição humana – quase todos nós estaremos temporária ou permanentemente incapacitados em algum momento da vida, e aqueles que alcançarem uma idade mais avançada experimentarão crescentes dificuldades em sua funcionalidade (...)”.

V – Da acessibilidade como princípio e direito humano fundamental

A Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência alçou a *acessibilidade* a princípio geral a ser observado pelos Estados Partes, atribuindo-lhe, também, o caráter de direito humano fundamental, sempre alinhado à visão de que a deficiência não se trata de um problema na pessoa a ser curado, mas de um problema na sociedade, que impõe barreiras que limitam ou até mesmo impedem o pleno desempenho dos papéis sociais.

Nessa linha, a Lei 13.146/2015 define a acessibilidade como *“possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”* (art. 3º, I). E mais, dispõe expressamente tratar-se a acessibilidade um direito da pessoa com deficiência, que visa garantir ao indivíduo

“viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social”(art. 53).

Como princípio, a acessibilidade estabelece que as concepções de todos os espaços, ambientes, produtos e serviços devam permitir que os cidadãos com deficiência possam ser seus usuários legítimos e dignos. Na maior medida possível, aqueles devem ser formatados segundo um “desenho universal”, que permita a utilização por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, sem prejuízo das ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.

De outro turno, como direito, a acessibilidade propicia a efetiva inclusão das pessoas com deficiência no meio social, servindo como garantia para o exercício de outros direitos, como a locomoção, saúde, educação, trabalho, esporte e lazer, etc.

VI – Da acessibilidade no transporte coletivo

Um dos mais profícuos campos de atuação do princípio da acessibilidade é no serviço de transporte coletivo de passageiros, do que trata o debate travado no presente processo.

Mesmo antes da promulgação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, a Constituição Federal de 1988 previa a garantia de acesso adequado das pessoas “portadoras de deficiência” a logradouros e edifícios de uso público e a veículos de transporte coletivo (arts. 227, § 2º, e 244), remetendo à legislação ordinária a especificação da adaptação respectiva.

No âmbito infraconstitucional, coube primeiramente à Lei 10.098/2000 estabelecer as normas gerais e os critérios básicos para a promoção

da acessibilidade; todavia, no que tange ao transporte coletivo, a referida lei limitou-se a remeter a regulamentação dos veículos às normas técnicas (art. 16). Outro normativo do mesmo período, qual seja, a Lei 10.048/2000, fixou o prazo de 180 dias (depois prorrogado para 120 meses pelo Decreto n. 5.296/2004) para que os proprietários de veículos de transporte coletivo promovessem as adaptações necessárias “ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência”.

Aprofundando a disciplina da matéria, já sob a nova visão inaugurada pela Convenção, a LBI prevê expressamente que o transporte e a mobilidade são direitos da pessoa com deficiência, que devem ser assegurados em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, com a eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso (art. 46 da Lei 13.146/2015).

Com efeito, a acessibilidade no transporte é de nodal importância para a concreta inclusão da pessoa com deficiência na vida social. Como destacado na obra de Luiz Alberto David ARAUJO, *“é na escassez de coletivos adaptados que se encontra a maior penalidade que se poderia impor a essas pessoas: a segregação, o isolamento social, de tal ordem que nega-se-lhes o direito de ir e vir e também o de chegar”* (apud Luiz Cláudio Carvalho de Almeida. *Comentários ao Estatuto da Pessoa com Deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 224-225).

O transporte coletivo, de fato, principalmente nos centros urbanos, é elemento-chave para o pleno desempenho da cidadania e direitos individuais, propiciando aos cidadãos a interligação com locais de trabalho, lazer, saúde, comércio, dentre outros. Sem o serviço adequado, as pessoas com deficiência ficam de fora dos espaços urbanos e interações sociais, o que aumenta ainda mais a segregação que historicamente lhes é imposta.

VII – Da violação ao direito de transporte e mobilidade na

hipótese dos autos. Configuração do dano moral e *quantum* compensatório.

Voltando os olhos novamente à hipótese dos autos, é certo que, conforme se afirmou anteriormente, a recorrente não prestou o serviço de transporte ao recorrido de maneira adequada, em razão de ser pessoa com deficiência usuária de cadeira de rodas motorizada. Seja pelo mau funcionamento técnico do elevador de embarque ao ônibus ou pelo comportamento dos seus prepostos, resta incontroverso nos autos que o recorrido, em diversas ocasiões, ficou alijado do serviço, o que inequivocamente viola o seu direito ao transporte e à mobilidade.

A renitência da recorrente em fornecer o serviço ao recorrido é de tal monta que se chegou à inusitada situação de o usuário “precisar se esconder e pedir a outra pessoa dar o sinal, pois o motorista do ônibus não pararia se o visse no ponto”, conforme destacou o acórdão recorrido (e-STJ fl. 224).

Esse cenário fático indica que a recorrente, enquanto concessionária de serviço público e atora social, falhou rudemente no seu dever de promoção da integração e inclusão da pessoa com deficiência, indo na contramão do movimento social-jurídico que culminou na promulgação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e, no plano interno, na elaboração da LBI.

Além disso, vê-se que a concessionária violou, reiteradamente, os mais mezinhos princípios que norteiam a prestação do serviço público, deixando em algumas ocasiões de fornecer o transporte, em franca ofensa aos princípios da isonomia e generalidade, e, nas hipóteses em que o fez, atuando de forma discriminatória e descortês na pessoa de seus prepostos, colocando ainda em risco a segurança do usuário, consoante se infere dos depoimentos constantes dos autos.

Superior Tribunal de Justiça

Nesse contexto, o dano moral, entendido como lesão à esfera dos direitos da personalidade do indivíduo, sobressai de forma patente.

Deveras, como assinala Carlos BITTAR, *“qualificam-se como morais os danos em razão da esfera da subjetividade, ou do plano valorativo da pessoa na sociedade, em que repercute o fato violador, havendo-se como tais aqueles que atingem os aspectos mais íntimos da personalidade humana (o da intimidade e da consideração pessoal), ou o da própria valoração da pessoa no meio em que vive e atua (o da reputação ou da consideração social)”* (apud Yussef Said CAHALI. *Dano moral*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p. 22).

No particular, observa-se que as barreiras físicas e atitudinais impostas pela recorrente e seus prepostos repercutiram na esfera da subjetividade do recorrido.

Por um lado, dificultaram a sua plena participação social, ao restringir sua acessibilidade ao transporte e, conseqüentemente, sua liberdade de locomoção para o desempenho das atividades comuns a todos os cidadãos. Inclusive, convém assinalar que a própria LBI considera discriminação em razão da deficiência “toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas” (art. 4º, § 1º, da Lei 13.146/2015 – grifou-se).

De outro turno, é certo que essa situação refletiu na autoestima do recorrido e na visão de si mesmo enquanto ente ético e social que participa da vida em comunidade. O tratamento discriminatório que lhe foi destinado é fato que, sem sombra de dúvida, vem a agravar o estigma e sentimento de

invisibilidade que, infelizmente, dado nosso histórico cultural, é comum à pessoa com deficiência.

Como bem pontuam os autores já referidos no presente voto, Heloisa Helena BARBOZA e Vitor de Azevedo ALMEIDA JUNIOR, com citação do filósofo Charles Taylor, o reconhecimento pelo outro é uma necessidade humana vital. Dessa maneira, *“a negação do reconhecimento não corresponde somente a uma demonstração de desrespeito, pois ela tem uma consequência grave que é a de diminuir a capacidade que a pessoa, ou grupo de pessoas, que é objeto dessa negação, tem de construir sua autoestima”*(op. cit.).

Oportuna ainda é a reprodução do excerto da obra de Charles Taylor (“The Politics of Recognition”) trazidas pelos ilustres autores:

*“(...) as presumíveis ligações entre o reconhecimento e identidade, designando este último termo algo como o entendimento que as pessoas tem de quem são, de suas características definidoras fundamentais como um ser humano. A tese é que nossa identidade é parcialmente definida pelo reconhecimento ou sua ausência, frequentemente pelo falso reconhecimento (*misrecognition*) dos outros, e assim a pessoa pode sofrer dano real, deturpação (*distortion*) efetiva, se as pessoas ou a sociedade que os circunda lhe reflete uma imagem limitada, humilhante ou desprezível deles próprios. O não reconhecimento ou o falso reconhecimento pode infligir dano, pode ser uma forma de opressão, encarcerando alguém num falso, distorcido e reduzido modo de ser”.*

Dessa maneira, observado que o recorrido sofreu, de fato, grave agressão à sua dignidade enquanto ser humano, não merece qualquer reparo o acórdão recorrido, inclusive no que tange ao valor da compensação por danos morais, que foram estimados em R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais).

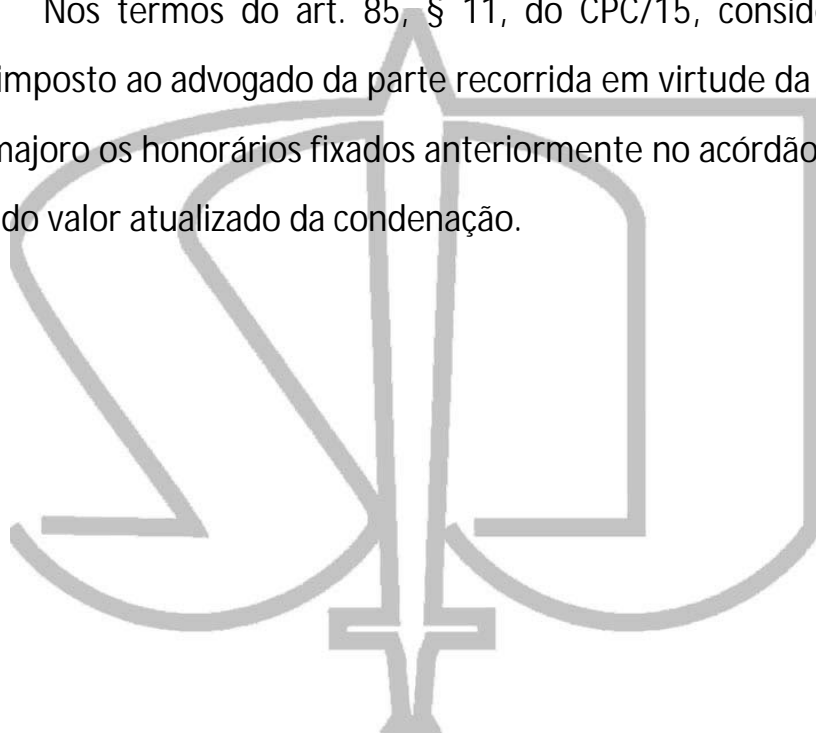
Na verdade, a gravidade do tratamento humilhante dispensado corriqueiramente ao recorrido pelos prepostos da recorrente, conforme constou no acórdão recorrido, aliada à falta do serviço público minimamente adequado,

Superior Tribunal de Justiça

conduziria este julgamento à majoração da indenização fixada pelo Tribunal *a quo*, o que não se faz em razão da falta de pedido da vítima nesse sentido.

Forte nessas razões, CONHEÇO do recurso especial e NEGO-LHE PROVIMENTO.

Nos termos do art. 85, § 11, do CPC/15, considerando o trabalho adicional imposto ao advogado da parte recorrida em virtude da interposição deste recurso, majoro os honorários fixados anteriormente no acórdão recorrido em 15% para 20% do valor atualizado da condenação.



**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
TERCEIRA TURMA**

Número Registro: 2017/0322488-9

PROCESSO ELETRÔNICO

**REsp 1.733.468 /
MG**

Números Origem: 10000170061196004 50085161520158130145

EM MESA

JULGADO: 19/06/2018

Relatora

Exma. Sra. Ministra **NANCY ANDRIGHI**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro **MARCO AURÉLIO BELLIZZE**

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. **MÁRIO PIMENTEL ALBUQUERQUE**

Secretária

Bela. **MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA**

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : AUTO VIACAO NORTE LTDA
ADVOGADO : NIVEA MARIA PONTES - MG054979
RECORRIDO : JOAO BATISTA DO CARMO RIBEIRO
ADVOGADO : LETICIA FERNANDES DE PAULA QUEIROZ - MG152425

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil - Indenização por Dano Moral

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A Terceira Turma, por unanimidade, negou provimento ao recurso especial, com majoração dos honorários advocatícios, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora.

Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze (Presidente) e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.