



**Poder Judiciário**  
**JUSTIÇA FEDERAL**  
**Seção Judiciária do Paraná**  
**2ª Vara Federal de Umuarama**

Avenida Brasil, 4159 - Bairro: Centro - CEP: 87501-000 - Fone: (44)3623-6127 - [www.jfpr.jus.br](http://www.jfpr.jus.br) -  
Email: [prumu02@jfpr.jus.br](mailto:prumu02@jfpr.jus.br)

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5003493-31.2013.404.7004/PR**

**AUTOR:** MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

**AUTOR:** DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

**RÉU:** ATACADISTA DE CEREAIS

**SENTENÇA**

**1. RELATÓRIO**

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** contra **ATACADISTA DE CEREAIS**, na qual se busca provimento jurisdicional que condene a parte ré à abstenção de promover a saída de mercadorias e veículos de carga com excesso de peso, sob pena de multa, bem como à reparação de danos materiais e morais coletivos.

Para tanto, afirmou o Ministério Público Federal que o excesso de peso dos veículos de carga reduz pela metade a vida útil do pavimento das rodovias, provocando buracos e afundamentos no asfalto, causando risco à vida dos usuários da rodovia, fazendo-se necessária, por tais motivos, a fiscalização efetiva do peso para garantia de manutenção da qualidade e durabilidade da pista.

Acrescentou que as abordagens realizadas pela Polícia Rodoviária Federal, no Posto da PRF de Porto Camargo, Município de Alto Paraíso/PR, identificaram ocorrências de transporte com excesso de peso em veículos saídos dos estabelecimentos da ré, situação que traz alto risco à segurança da via e dos usuários, com prejuízo à integridade da pavimentação asfáltica das rodovias federais, patrimônio público da União.

Requeru a antecipação dos efeitos da tutela para que se determinasse à parte ré a abstenção de promover a saída de mercadorias e de veículos de carga de seus estabelecimentos comerciais ou de estabelecimentos de

terceiros contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito, bem como a cominação de multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada nova ocorrência de excesso de peso registrada.

O pedido de antecipação dos efeitos da tutela foi deferido (evento 3).

Citada, a parte ré contestou o feito (evento 45). Alegou, em preliminar, **(a)** sua ilegitimidade passiva por não ser o transportador, mas apenas o proprietário da mercadoria; **(b)** nulidade das infrações por cerceamento de defesa na esfera administrativa. No mérito aduziu: **(c)** ausência de culpa da empresa; **(d)** de nexo de causalidade; **(e)** inexistência de provas dos danos; **(f)** impossibilidade de cumulação de danos materiais e danos morais coletivos.

Realizada audiência de conciliação, na qual deferiu-se pedido de ingresso do DNIT no feito como litisconsorte ativo. As tentativas de conciliação restaram infrutíferas (eventos 52, 58, 64 e 66).

Determinado o prosseguimento do feito, o MPF e o DNIT replicaram a defesa da empresa ré (eventos 71 e 72). O *Parquet* Federal observou que as preliminares processuais aduzidas pela ré confundem-se com o mérito, dispensou a produção de provas e requereu o julgamento antecipado da lide.

O DNIT invocou o Código de Trânsito Brasileiro para apontar responsabilidade do embarcador pelo excesso de peso das cargas. Também esmiuçou as formas de cientificação das infrações de trânsito, afirmando que os autos de infração foram assinados pelos responsáveis, não tendo ocorrido cerceamento de defesa. Requereu a procedência da ação civil pública, *in totum*.

Determinado o julgamento antecipado da lide (evento 77), vieram os autos conclusos para sentença.

Sucintamente relatados, decido.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO**

Os autos de infração anexados ao evento 1 (PROCADM2), dão conta de que nos anos de 2011 e 2012, Município de Alto Paraíso/PR, constataram que os veículos autuados que saíram dos estabelecimentos da ré, transitavam com excesso de peso. Na ocasião, identificou-se a empresa ré **ATACADISTA DE CEREAIS** como expedidor/transportador/embarcador.

### **2.1. Das preliminares processuais**

A ré trouxe à discussão sua ilegitimidade passiva, afirmando não ser responsável pelo transporte da carga em excesso, mas apenas sua proprietária. A legitimidade da parte emerge evidente, da simples leitura do artigo 257, do Código de Trânsito Brasileiro, cujo trecho transcrevo:

*“Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código. Também não assiste razão à parte ré no que concerne à alegação de nulidade do procedimento investigatório que deu origem à presente ação, porquanto o inquérito civil público é peça informativa de caráter inquisitivo que prescinde da observância do contraditório e da ampla defesa.*

(...)

*§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.*

(...)

A ré também defendeu a nulidade dos autos de infração, sob o argumento de que houve cerceamento de defesa, por não ter sido notificada pessoalmente dos autos de infração. Embora os autos de infração referidos consubstanciem a pretensão do Ministério Público Federal neste processo, a alegação de nulidade efetuada pela parte ré constitui matéria estranha ao objeto da lide, cuja análise deve ser feita em via processual própria, com a participação da pessoa jurídica de direito público responsável pela defesa do ato administrativo - no caso a União.

Nesse aspecto, cabe observar ainda que, como ato administrativo que é, o auto de infração goza de presunção de veracidade, legalidade e legitimidade, ilidível somente por prova em contrário. De qualquer modo, tais questões aventadas pela ré apresentam menor importância diante da improcedência do pedido, conforme fundamentação a seguir.

## **2.2. Do mérito**

Consoante o Ministério Público Federal, ao praticar a referida infração de trânsito a demandada lesionou o patrimônio público federal (rodovias), o meio ambiente e a ordem econômica, devendo ser condenada ao pagamento de indenização por danos materiais.

Com relação à situação das rodovias brasileiras, é notório o seu sofrível estado de conservação, causador, inclusive, de inúmeros acidentes.

A pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte - CNT no ano de 2013 em toda malha rodoviária federal pavimentada e nas principais rodovias estaduais aponta que 63,8% da extensão avaliada apresenta alguma deficiência no pavimento, na sinalização ou na geometria de via. Revela, ainda, a existência de diversos pontos críticos, estes considerados como situações que trazem graves riscos à segurança dos usuários, como erosões na pista, buracos grandes, quedas de barreira ou pontes caídas (informação disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/index.aspx>> acesso em 31/07/2014).

O trânsito de veículos com excesso de peso, sem dúvida, contribui para as deficiências apontadas, notadamente as relativas ao pavimento. Com a petição inicial juntou-se estudo da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, datado de 2005, cuja conclusão, após a realização de pesquisa experimental, é de que, para 20,0% de excesso de carga por eixo, há uma redução da vida prevista em cerca de 48,0% no pavimento asfáltico (evento 1, ANEXO4).

Tal fato, não obstante, é insuficiente para ensejar a responsabilização da empresa ré por eventuais danos materiais causados às rodovias.

Com efeito, como aferir se o ilícito em comento efetivamente deu causa a desgastes concretos na rodovia? Como quantificar tais desgastes?

Assim como o excesso de carga contribui para a deterioração prematura dos pavimentos, tal fenômeno possui concausas igualmente relevantes, tais como a qualidade do asfalto, a falta de manutenção adequada, o excesso de velocidade dos motoristas, a má sinalização, intempéries, entre outros. O próprio estudo juntado aos autos pelo MPF demonstra que a inexistência de pesagem aumenta em aproximadamente 33% os gastos com a manutenção das rodovias (evento 1, ANEXO4).

A empresa ré, ademais, não é a única a utilizar as rodovias federais, sendo provável que por elas transitam inúmeros veículos com excesso de carga diariamente e que inclusive aqueles que respeitam o limite de peso contribuem para o desgaste da pavimentação.

A real influência dos fatores enumerados para o estado de conservação das rodovias, em correlação com o excesso de peso dos veículos, é matéria não esclarecida nos autos e se vincula diretamente à possibilidade de imputação do dever de indenizar à empresa ré em razão do seu atuar.

Em suma, ao final da instrução processual, não se demonstrou que o atuar da demandada tenha sido determinante *sine qua non* para a ocorrência de prejuízo às rodovias, tampouco se aferiu a proporção em que esse atuar teria concorrido para o evento danoso, não havendo que se cogitar em condenação nesse sentido. Vale ressaltar que é praticamente impossível mensurar eventual

impacto da conduta individual do motorista que trafega com excesso de carga sobre a degradação das vias públicas.

Também em relação aos alegados danos ambientais e à ordem econômica não há como impor à parte ré a obrigação de indenizar, à míngua de comprovação da ocorrência de prejuízos concretos e de nexo de causalidade caso admitida a existência danosa.

O Ministério Público Federal pretende, ainda, a condenação da demandada ao pagamento de dano moral coletivo pela violação ao patrimônio público federal, à qualidade do serviço de transporte, ao meio ambiente e à ordem econômica, bem como pela ofensa dos direitos à vida, à integridade física, à saúde e à segurança pessoal e patrimonial dos usuários da rodovia federal.

Relativamente ao dano moral coletivo, a jurisprudência pátria diverge acerca da possibilidade de sua configuração.

A Primeira Turma do STJ, por exemplo, possui precedentes no sentido de que o dano moral é incompatível com a ideia de "transindividualidade" (indeterminabilidade do sujeito passivo e indivisibilidade da ofensa e da reparação), devendo a vítima ser, necessariamente, uma pessoa (AgRg no REsp 1305977/MG, Relator Ministro Ari Pargendler, DJe 16/04/2013; AgRg no REsp 1109905/PR, Relator Ministro Hamilton Carvalhido, DJe 03/08/2010; REsp 598281/MG, Relator p/ acórdão Ministro Teori Albino Zavascki, DJ 1º/06/2006).

Com entendimento diverso, a Segunda Turma do STJ reputa possível o dano moral coletivo, sendo desnecessária a demonstração de dor, repulsa ou indignação da coletividade, tal como fosse um indivíduo isolado (REsp 1269494/MG, Relatora Ministra Eliana Calmon, DJe 1º/10/2013; REsp 1057274/RS, Relatora Ministra Eliana Calmon, DJe 26/02/2010).

Entendo pela viabilidade da existência do dano extrapatrimonial coletivo, pois assim como cada indivíduo possui sua carga de valores, a coletividade também tem uma dimensão ética, dissociada de seus integrantes individuais, a qual é suscetível de abalo.

Quanto à reparação por dano moral, tem-se considerado que prescinde da prova do prejuízo em concreto, porquanto o dano moral é modernamente considerado *in re ipsa*, ou seja, inerente ao próprio evento danoso.

A despeito disso, é preciso considerar que nem todo ato ilícito se revela como afronta aos valores de uma comunidade, razão por que o dever de reparação do dano moral coletivo não deve prescindir de concreta demonstração de abalo considerável e extraordinário a valores culturais, sociais ou econômicos de uma coletividade.

A esse respeito, agrego às razões de decidir elucidativo excerto do voto proferido pelo Ministro do STJ Massami Uyeda no julgamento do REsp 1221756/RJ (DJe 10/02/2012):

(...)

*Inicialmente, registra-se que a dicção do artigo 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor é clara ao possibilitar o cabimento de indenização por danos morais aos consumidores, tanto de ordem individual quanto coletivamente. Por oportuno, consigna-se a redação do referido dispositivo:*

*"Art. 6º. São direitos básicos do consumidor:*

*(...) a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais,*

*individuais, coletivos e difusos."*

*Todavia, é importante deixar assente que não é qualquer atentado aos interesses dos consumidores que pode acarretar dano moral difuso, que dê ensanchas à responsabilidade civil. Ou seja, nem todo ato ilícito se revela como afronta aos valores de uma comunidade. Nessa medida, é preciso que o fato transgressor seja de razoável significância e desborde os limites da tolerabilidade. Ele deve ser grave o suficiente para produzir verdadeiros sofrimentos, inquietude social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva.*

*A propósito, "(...) Se a doutrina e a jurisprudência, ao se pronunciarem sobre o dano extrapatrimonial individualmente considerado, ressaltam que as ofensas de menor importância, o aborrecimento banal ou a mera sensibilidade não são suscetíveis de serem indenizados, a mesma prudência deve ser observada em relação aos danos extrapatrimoniais da coletividade. Logo, a agressão deve ser significativa; o fato que agride o patrimônio coletivo deve ser de tal intensidade e extensão que implique na sensação de repulsa coletiva a ato intolerável." (ut BIERNFELD, Dionísio Renz. Dano moral ou extrapatrimonial ambiental. São Paulo. LTr, 2009, p. 120). (g.n.)*

Ainda sobre a necessidade de que o fato transgressor seja de razoável significância e desborde dos limites da tolerabilidade para acarretar dano moral difuso: STJ, AgRg no AREsp 277516/SP, Primeira Turma, Relator Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, Dje 03/05/2013; STJ, Resp 1291213/SC, Terceira Turma, Relator Ministro Sidnei Beneti, DJe 25/09/2012.

O Tribunal Regional Federal da 4ª Região tem precedentes similares:

*AÇÃO CIVIL PÚBLICA. COOPERATIVA DE SERVIÇOS MÉDICOS. EXIGÊNCIA DE UNIMILITÂNCIA. REGRA REGIMENTAL. INFIDELIDADE SOCIETÁRIA. POSSÍVEL PRÁTICA ANTICONCORRENCIAL. DANO MORAL*

**COLETIVO. 1. O dano moral coletivo, segundo a doutrina, pressupõe que o patrimônio coletivo valorativo de uma certa comunidade seja agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico. 2. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tem contribuído em torno da questão, mas dos precedentes bem se extrai que não é qualquer situação, mesmo que concretamente atinja consumidores, que pode levar à condenação por danos morais coletivos, o dano deve ser grave e de amplo espectro. 3. Aberto o inquérito civil pela constatação da cláusula de unimilitância nos estatutos da Cooperativa, sobreveio a Resolução nº 175/2008 da Anvisa, determinando a retirada do Estatuto de tal cláusula no prazo de doze meses. 4. Não há prova de qualquer prejuízo aos consumidores da região, em face dos dispositivos constantes no Regimento Interno, aliás, eles não atingem o público externo. Ninguém deixou de ser atendido. 5. Em outro giro, a prática, quando era exercida, não pode ser tida como injustificável do ponto de vista jurídico, pois de acordo com o artigo 21 da Lei nº 5.764/1971, Lei das Cooperativas, e artigo 1006 do Código Civil e o Código de Ética Médica, que veda a comercialização especulativa do trabalho médico. (TRF4, AC 5003998-04.2013.404.7107, Terceira Turma, Relatora p/ Acórdão Marga Inge Barth Tessler, juntado aos autos em 23/06/2014) (g.n.)**

**ADMINISTRATIVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. EXCESSO DE PESO. DANO AO PATRIMÔNIO PÚBLICO. 1. Os precedentes jurisprudenciais desta Corte, de cabimento de indenização a título de dano coletivo, são quando suficientemente demonstrados os riscos oferecidos pela atividade de transporte, de carga ou de passageiros, os quais são indispensáveis ao desenvolvimento da economia do país. 2. No caso em tela, não demonstrado suficientemente o perigo de dano irreparável, nem a ocorrência do alegado dano moral difuso, o que importa na manutenção da decisão agravada por seus próprios e jurídicos fundamentos. (TRF4, AG 5024720-40.2013.404.0000, Terceira Turma, Relator p/ Acórdão Nicolau Konkel Júnior, juntado aos autos em 03/04/2014) (g.n.)**

A possibilidade de se estabelecer uma reparação pecuniária por dano moral transindividual, desse modo, pressupõe uma situação de absoluta gravidade e desproporção, hábil a macular, imaterialmente, a orientação ética de uma coletividade de pessoas, o que não se verifica no caso.

De fato, ainda que se admita que a conduta da parte ré violou todos os direitos mencionados pelo Ministério Público Federal, não há demonstração de que o seu comportamento tenha provocado qualquer espécie de abalo de natureza não patrimonial à coletividade como um todo. Mister observar que também não houve pedido de produção de provas nesse sentido.

Assim sendo, também não prospera o pedido de indenização por danos morais coletivos.

No tocante ao pedido de condenação da ré à abstenção de praticar novas infrações sob pena de multa, a jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 4ª Região considera que essa pretensão encontra óbice no fato de que a própria legislação de trânsito já discrimina sanções e medidas administrativas para punir os infratores e restaurar a regularidade do transporte.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503/1997) prevê a infração por transitar com o veículo com excesso de peso, impondo, pela respectiva prática, penalidade de multa e medidas administrativas de retenção do veículo e transbordo da mercadoria em excesso, nos seguintes termos:

*Art. 231. Transitar com o veículo:*

*(...)*

*V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:*

*Infração - média;*

*Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:*

*a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;*

*b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;*

*c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;*

*d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;*

*e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;*

*f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;*

*Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;*

*(...)*

No caso, a documentação que instrui a inicial dá conta de que a parte demandada já foi autuada em razão das irregularidades constatadas.

Conquanto a independência das esferas civil, penal e administrativa possibilite a repercussão indenizatória mesmo após o sancionamento pela Administração, é de se entender que se o próprio Código de Trânsito Brasileiro apena os transportadores de carga em excesso com sanção pecuniária, esta se presume proporcional e suficiente para a repressão da infração. Tal se justifica pela necessidade de se conferir previsibilidade e segurança a todos os motoristas

e à própria Administração, mediante a ciência de eventual repercussão financeira pelo cometimento de ilícitos.

De fato, a presunção de legitimidade dos atos administrativos implica não apenas tê-los como presumidamente válidos, mas também admiti-los como necessários, suficientes e eficazes, ou seja, adequados para a prevenção e repressão dos ilícitos sancionados.

Conforme adiantado alhures, em casos análogos, o Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em juízo de cognição sumária, tem se referido às sanções e medidas administrativas previstas no art. 231 do Código de Trânsito como suficientes para fazer cessar o risco de dano decorrente do trânsito de veículos com excesso de carga em rodovias federais:

*AÇÃO CIVIL PÚBLICA. VEÍCULOS COM EXCESSO DE CARGA. PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. INDEFERIMENTO. EFETIVO PERIGO DE DANO NÃO DEMONSTRADO. 1. Trata-se de pedido de antecipação de tutela feito em ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal, através da qual busca o autor seja, desde já, determinado o cumprimento da obrigação de não fazer consistente em se abster de transitar com veículos com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito, sob pena de multa para cada veículo de carga da requerida que for flagrado transitando com excesso de peso. 2. Não se verifica o receio de dano irreparável ou de difícil reparação, eis que **a própria inicial indica que já está havendo a autuação das empresas responsáveis pelo transporte irregular de cargas na região.** Não havendo demonstração de efetivo perigo de dano, **a penalidade aplicada pela Administração, por ora, tem plena aptidão de fazer cessar o risco de dano, com a imposição do previsto no artigo 231 do CTB.** (TRF4, AG 5029143-43.2013.404.0000, Terceira Turma, Relatora p/ Acórdão Marga Inge Barth Tessler, juntado aos autos em 27/02/2014) (g.n.)*

*AÇÃO CIVIL PÚBLICA. VEÍCULOS COM EXCESSO DE CARGA. PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA. INDEFERIMENTO. EFETIVO PERIGO DE DANO NÃO DEMONSTRADO. 1. Trata-se de pedido de antecipação de tutela feito em ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal, através da qual busca o autor seja, desde já, determinado o cumprimento da obrigação de não fazer consistente em se abster de promover a saída de mercadoria e de veículos de carga de seus estabelecimentos ou de estabelecimentos de terceiros, contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito e as especificações do veículo, sob pena de multa a ser fixada no valor mínimo de R\$ 10.000,00 (dez) mil reais para cada veículo de carga da requerida que for flagrado transitando com excesso de peso a partir do ajuizamento da presente ação. 2. Não se verifica o receio de dano irreparável ou de difícil reparação, eis que **a própria inicial indica que já está havendo a autuação das empresas responsáveis pelo transporte irregular de cargas na região.** Não havendo demonstração de efetivo perigo de dano, **a penalidade aplicada pela Administração, por ora, tem plena aptidão de fazer cessar o risco de dano, com a imposição do previsto no artigo 231 do***

*CTB. (TRF4, AG 5024711-78.2013.404.0000, Terceira Turma, Relatora p/ Acórdão Marga Inge Barth Tessler, juntado aos autos em 27/02/2014) (g.n.)*

De modo semelhante, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região já se manifestou pela inadmissibilidade da cominação de multa (*astreinte*) no âmbito judicial, pelo descumprimento de obrigação já prevista na norma de trânsito (não trafegar com excesso de peso), sob o argumento de que tal conduta já é apenada pelo Código de Trânsito Brasileiro:

*PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. MEDIDA LIMINAR DETERMINANTE DE QUE A EMPRESA AGRAVANTE SE ABSTENHA DE MANTER EM CIRCULAÇÃO, COM EXCESSO DE PESO, SUA FROTA DE CAMINHÕES EM RODOVIAS FEDERAIS, SOB PENA DE MULTA FIXADA EM R\$ 20.000,00 (VINTE MIL REAIS) PARA CADA DESCUMPRIMENTO. 1. Substanciando infração de trânsito apenada com multa em valor estabelecido com fundamento na legislação que o disciplina, o tráfego de veículo, em rodovias federais, com excesso de peso, inadmissível, mediante liminar em ação civil pública, proposta com propósito de coibir conduta que já é proibida por lei e apenada com a sanção específica, a cominação de astreinte para a hipótese de descumprimento da obrigação, por representar, na prática, e apenas contra o réu na demanda, pena adicional em caso de transgressão da conduta legalmente proibida. 2. Agravo de instrumento provido.*

*(TRF 1, AG 0056520-92.2012.4.01.0000/DF, Sexta Turma, Relator José Amílcar Machado, Relator p/ Acórdão Carlos Moreira Alves, j. 17/12/2012, e-DJF1 23/08/2013, p. 561) (g.n.)*

Consoante notas taquigráficas do julgado supratranscrito, o Desembargador Federal Carlos Moreira Alves, Relator para o acórdão, consignou que o que se pretendia, no caso analisado, era fazer com que o juiz proibisse o que já é proibido por lei e que é apenado por multa prevista na legislação de trânsito, estabelecendo a *astreinte* como uma sanção complementar, em valor que tivesse o potencial de inibir a transgressão à regra de trânsito. O Desembargador questionou o modo de cumprimento de eventual decisão que impusesse a sanção (*astreinte*), mencionando que cada caminhão pego com excesso de peso teria que ser pesado pela autoridade do Poder Executivo, e referiu que em tais casos estar-se-ia transformando o Poder Judiciário em fixador da pena, pois a *astreinte*, que é um meio indireto de compelir alguém a cumprir uma obrigação, na prática seria uma sanção.

Mencionado posicionamento amolda-se perfeitamente à hipótese em análise e dele não há razões para discordar.

Com efeito, o Ministério Público Federal busca providência já cominada abstratamente na lei, não cabendo ao Judiciário fazer as vezes do

legislador e da autoridade fiscalizatória, a qual, segundo a inicial, não estaria exercendo sua função a contento.

Deve-se considerar, outrossim, que eventual deferimento do pedido dependeria da efetiva fiscalização das autoridades competentes - DNIT e PRF -, de modo que a alegação de insuficiência nesse sentido autoriza concluir pela existência de dificuldade inclusive para fiscalizar o cumprimento de eventual decisão que deferisse o pedido, a qual tornar-se-ia inócua para os efeitos pretendidos.

De qualquer forma, o pleno alcance da finalidade preventiva e repressiva da sanção administrativa em comento perpassa pelo atuar das autoridades de trânsito, as quais, mediante a utilização dos recursos disponíveis, devem conferir a maior eficácia possível à fiscalização do excesso de peso dos veículos que circulam pelas rodovias e à aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito aos infratores, de modo a obstar a ocorrência de lesões aos direitos à vida, à integridade física, à saúde, à segurança pessoal e patrimonial dos usuários das rodovias, além dos direitos difusos e coletivos à preservação do patrimônio público federal, entre outros.

Acerca do assunto, aresto do Tribunal Regional Federal da 5ª Região:

*ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROVIMENTO JUDICIAL PARA QUE OS VEÍCULOS DA RÉ, COM EXCESSO DE PESO, FOSSEM PROIBIDOS DE TRAFEGAR NAS RODOVIAS FEDERAIS. IMPOSSIBILIDADE. DANO MATERIAL E MORAL COLETIVO. INEXISTÊNCIA. 1. O Código de Trânsito Brasileiro prevê, em caso de tráfego de veículo com excesso de peso, uma série de medidas repressoras, que vão desde a aplicação de multa, o transbordo da mercadoria em excesso, até a retenção do veículo. As autoridades de trânsito contam ainda com o apoio de uma série de órgãos e agentes treinados em todo o território nacional para fazer cumprir a vasta e minuciosa regulamentação acerca do transporte de carga nas rodovias nacionais. 2. A solução para o problema do excesso de peso nos veículos que transitam nas rodovias federais está, não na aplicação, via ação civil pública, de multa, em abstrato, por dano material ou dano moral coletivo supostos a uma determinada empresa, em virtude de suas infrações passadas, mas na utilização de forma eficaz das normas de trânsito já existentes, com o fim de prevenir o cometimento de eventuais danos e para reparar e sancionar de forma suficiente a lesão efetiva ao bem jurídico tutelado, podendo a autoridade utilizar-se, para tanto, de vasto suporte material e legal posto à sua disposição, bem como do poder de polícia. 3. A imposição da penalidade deve, necessariamente, corresponder a um fato concreto, com a apuração individual do ilícito, sendo vedada a criação de comando normativo judicial preventivo direcionado especificamente a determinada empresa, mesmo que esta tenha um número considerável de infrações anteriores. 4. Objetiva-se, por via transversa, criar uma*

*normatização paralela com a finalidade de se aplicar uma espécie de super multa preventiva de reincidência abstrata, baseada unicamente em um conjunto de suspeitas sem o mínimo de subsídio probatório, tendo como substrato para a sua incidência tão somente a aposta de que a infração cometida pela empresa no passado virá a ocorrer no futuro. O deferimento do pedido tal como posto fere princípios comezinhos de direito, em especial, o da presunção de inocência, da isonomia e do devido processo legal. 5. Ausência de relação de causa e efeito entre o prejuízo causado às estradas pelo excesso de peso e a ação da parte ré, de sorte a se justificar a indenização pleiteada.*

*(TRF5, AC 00086704420134058100, Terceira Turma, Relator Desembargador Federal Geraldo Apoliano, DJE 02/06/2014) (g.n.)*

A atuação do Poder Público quanto à fiscalização das rodovias e à aplicação das sanções legais, cabe esclarecer, não é objeto da presente ação civil pública, razão por que não deve ser aqui analisada.

Ainda, em última análise, a solução para eventual ineficácia da multa administrativa como medida preventiva e repressiva deve se dar no plano normativo (*lege ferenda*), não cabendo ao Judiciário interferir nesta senda.

Cabe acrescentar, enfim, que no caso específico da empresa ré não há comprovação de recalcitrância no que concerne à observância da legislação de trânsito. A demonstração da prática infracional relativa ao tráfego de veículo com excesso de peso não autoriza concluir que as sanções administrativas legalmente previstas não vêm surtindo o efeito preventivo desejado, na medida em que não permite vislumbrar a contumácia da demandada na prática de condutas contrárias à legislação quanto aos limites de peso admitidos na circulação de veículos na via terrestre.

Logo, foge à razoabilidade o deferimento do pedido de condenação da parte ré à abstenção de promover a saída de mercadorias e veículos de carga com excesso de peso, sob pena de multa.

### **2.3. Da antecipação dos efeitos da tutela**

Improcedente o pedido formulado na inicial, em juízo de cognição exauriente, por falta de comprovação da situação jurídica que autorizaria o deferimento da pretensão deduzida, é de ser revogada a tutela concedida em juízo antecipatório.

### **3. DISPOSITIVO**

Ante o exposto, revogo a decisão que antecipou os efeitos da tutela e **JULGO IMPROCEDENTE O PEDIDO formulado na petição inicial**, resolvendo o mérito do litígio com fundamento no art. 269, I, do Código de Processo Civil.

Sem honorários, à vista do disposto no art. 18 da Lei n.º 7.347/1985.

Feito isento de custas (art. 4º, IV, da Lei n.º 9.289/95 e art. 18 da Lei 7.347/1985).

Sentença sujeita a reexame necessário (art. 475, I, do Código de Processo Civil, dada a presença de autarquia federal (DNIT) no polo ativo, e art. 19 da Lei n.º 4.717/1965, aplicado analogicamente por versar a ação sobre a defesa do patrimônio público.

Sentença publicada e registrada eletronicamente, na data do lançamento da fase no Sistema de Processo Eletrônico (e-proc). Intimem-se.

---

Documento eletrônico assinado por **JOÃO PAULO NERY DOS PASSOS MARTINS, Juiz Federal Substituto na Titularidade Plena**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **700000325436v26** e do código CRC **d066bef8**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): JOÃO PAULO NERY DOS PASSOS MARTINS

Data e Hora: 09/02/2015 18:17:28

---