



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1908497 - RN (2020/0321573-7)

RELATOR : **MINISTRO TEODORO SILVA SANTOS**
RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
MURILLO SILVA DA ROSA - DF034132
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820
CAMILLA ROSE EWERTON FERRO RAMOS - DF051954
IZABELLA MATTAR MORAES - DF058035

EMENTA

ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGA COM EXCESSO DE PESO EM RODOVIA. REITERAÇÃO DA CONDUTA. RECONHECIMENTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL. DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO. DANOS MATERIAIS. FATO NOTÓRIO. DANOS MORAIS COLETIVOS. DANO IN RE IPSA. IMPOSIÇÃO DE TUTELA INIBITÓRIA. POSSIBILIDADE. AUSÊNCIA DE BIS IN IDEM. JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DO STJ. TESE FIRMADA SOB O RITO DOS RECURSOS ESPECIAIS REPETITIVOS. RECURSOS ESPECIAIS CONHECIDOS E DESPROVIDOS.

I. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal, objetivando a condenação de empresa ao pagamento de danos materiais e morais coletivos em razão do tráfego de veículos de carga com excesso de peso nas rodovias. A sentença julgou o pedido improcedente, sob o fundamento de que a conduta é sancionada pelo Código de Trânsito Nacional, não cabendo ao Poder Judiciário substituir-se ao legislador para aumentar a sanção cominada, ou fixar nova penalidade. O julgado foi mantido pelo Tribunal de origem.

II. O tema em apreciação foi submetido ao rito dos recursos especiais repetitivos e assim delimitado: "definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias (Tema 1.104)".

III. A segurança viária é tema atual na agenda dos Estados Soberanos e vem sendo tratada como questão de saúde pública. Desde o ano de 2004, a Organização Mundial de Saúde alerta para o crescente número de acidentes com vítimas fatais no trânsito, uma das principais causas de óbito em todo o mundo. A Assembleia Geral da ONU incluiu, entre os seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a redução, pela metade, das mortes e dos ferimentos globais por acidentes em estrada (ODS 3.6).

IV. No plano interno, o Código de Trânsito Brasileiro previu, de forma inédita, que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (art. 1º, § 2º, da Lei nº 9.503/1997). Com a promulgação da EC nº 82/2014, a segurança viária alcançou status constitucional, devendo ser exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio (art. 144, § 10º, da CF/88).

V. A fim de preservar a integridade das vias terrestres, bens públicos de uso comum do povo, assim como a segurança no trânsito, dispõe o art. 231, V, do CTB que o tráfego de veículo com excesso de peso constitui infração administrativa de natureza média, sujeita à aplicação de multa. A punição da conduta na esfera administrativa não esgota, necessariamente, a resposta punitiva estatal frente ao ilícito, notadamente quando há desproporcionalidade entre a penalidade administrativa aplicada e o benefício usufruído pelo infrator com a reiteração do comportamento proibido. Portanto, à luz dos princípios da inafastabilidade da jurisdição e da independência das instâncias punitivas, não se exclui da apreciação do Poder Judiciário a postura recalcitrante à legislação de trânsito.

VI. É fato notório o nexa causal existente entre o transporte com excesso de peso e a deterioração da via pública decorrente de tal prática. A circulação de veículos com sobrepeso danifica a estrutura da malha viária, abreviando o seu tempo de vida útil e ocasionando o dispêndio de recursos públicos. Além dos graves danos materiais gerados ao patrimônio público, há ofensa *in re ipsa* a direitos coletivos e difusos, de caráter extrapatrimonial, como a ordem econômica, o meio ambiente equilibrado e a segurança dos usuários das rodovias.

VII. Assim como a previsão de infração administrativa não afasta o reconhecimento da responsabilidade civil do agente reincidente no transporte com excesso de peso, a aplicação da multa administrativa não exclui a imposição da tutela inibitória prevista pela Lei da Ação Civil Pública (art. 11, da Lei 7.347/85). Tem-se em vista que a multa administrativa, de caráter abstrato e sancionadora de ilícitos pretéritos, em nada se confunde com a multa civil (astreintes), fixada para dissuadir a conduta contumaz do infrator recalcitrante, bem como assegurar o cumprimento das obrigações judicialmente estabelecidas. Inexiste, portanto, indevido *bis in idem* nas múltiplas respostas estatais dirigidas a uma mesma conduta contrária ao Ordenamento. Nesse sentido: STJ, REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/03/2019 e STJ, AgInt no AREsp 1.137.714/MG, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, SEGUNDA TURMA, DJe de 14/06/2019.

VIII. O entendimento consolidado deste Tribunal da Cidadania é no sentido de que a sanção administrativa prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro não afasta as demais formas de resposta estatal previstas pelo Ordenamento para prevenir, reparar e reprimir o tráfego de veículo de carga com excesso de peso nas rodovias. As principais premissas que embasaram tais precedentes foram didaticamente sintetizadas nos seguintes termos: i) há

um direito coletivo ao trânsito seguro; ii) não há direito ao livre trânsito com excesso de carga, ainda que mediante pagamento de pedágio; iii) a previsão administrativa de vedação ao sobrepeso visa à proteção do patrimônio público e à segurança viária; iv) o dano decorrente do transporte de cargas em excesso é notório e direto, dispensando a produção de prova específica; v) comprovado o transporte com sobrepeso, configura-se o dano, assim como o nexo causal proveniente da conduta; vi) os danos causados são de ordem material e moral e ostentam natureza difusa; viii) a conduta ilícita decorre do investimento empresarial na atividade antijurídica, lucrativa em face da desproporcionalidade entre a multa administrativa e o benefício econômico usufruído pelo transportador; ix) inexistente indevido *bis in idem* na hipótese de aplicação da sanção administrativa e do reconhecimento da responsabilidade civil pelo mesmo fato; x) o acolhimento jurisdicional de medidas garantidoras do direito não configura usurpação de competência legislativa ou administrativa; xi) são cabíveis astreintes para a inibição da conduta; e xii) a reiteração comprovada ou inequívoca da infração autoriza esta Corte a reconhecer a respectiva responsabilidade civil, cabendo à instância ordinária a fixação dos patamares indenizatórios (STJ, AgInt no REsp 1.783.304/DF, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 15/03/2021).

IX. Tese Jurídica firmada: "O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator".

X. No caso concreto, embora a premissa adotada pelo acórdão recorrido destoe da tese ora firmada, não foi evidenciado o reiterado descumprimento da norma de trânsito inserta no art. 231, V, do CTB, uma vez que a existência de 04 (quatro) autuações no período de 04 (quatro) anos não tem o condão de configurar a reincidência configuradora da responsabilidade civil por danos causados ao patrimônio público e à coletividade. Nesse sentido: STJ, AgInt no REsp 1.819.218/RN, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 09/03/2020.

XI. Recursos Especiais conhecidos e improvidos.

XII. Recursos julgados sob a sistemática dos recursos especiais representativos de controvérsia (art. 1.036 e seguintes do CPC/2005 e art. 256-N e seguintes do RISTJ).

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da Primeira Seção, por unanimidade, conhecer e negar provimento aos recursos especiais, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Foi aprovada, por unanimidade, a seguinte tese jurídica, no tema 1104:

O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator.

Os Srs. Ministros Afrânio Vilela, Maria Thereza de Assis Moura, Benedito Gonçalves, Marco Aurélio Bellizze, Sérgio Kukina, Gurgel de Faria e Paulo Sérgio Domingues votaram com o Sr. Ministro Relator.

Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Francisco Falcão.

Brasília, 29 de novembro de 2024.

MINISTRO TEODORO SILVA SANTOS
Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 1908497 - RN (2020/0321573-7)

RELATOR : **MINISTRO TEODORO SILVA SANTOS**
RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
MURILLO SILVA DA ROSA - DF034132
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820
CAMILLA ROSE EWERTON FERRO RAMOS - DF051954
IZABELLA MATTAR MORAES - DF058035

EMENTA

ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGA COM EXCESSO DE PESO EM RODOVIA. REITERAÇÃO DA CONDUTA. RECONHECIMENTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL. DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO. DANOS MATERIAIS. FATO NOTÓRIO. DANOS MORAIS COLETIVOS. DANO IN RE IPSA. IMPOSIÇÃO DE TUTELA INIBITÓRIA. POSSIBILIDADE. AUSÊNCIA DE BIS IN IDEM. JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DO STJ. TESE FIRMADA SOB O RITO DOS RECURSOS ESPECIAIS REPETITIVOS. RECURSOS ESPECIAIS CONHECIDOS E DESPROVIDOS.

I. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal, objetivando a condenação de empresa ao pagamento de danos materiais e morais coletivos em razão do tráfego de veículos de carga com excesso de peso nas rodovias. A sentença julgou o pedido improcedente, sob o fundamento de que a conduta é sancionada pelo Código de Trânsito Nacional, não cabendo ao Poder Judiciário substituir-se ao legislador para aumentar a sanção cominada, ou fixar nova penalidade. O julgado foi mantido pelo Tribunal de origem.

II. O tema em apreciação foi submetido ao rito dos recursos especiais repetitivos e assim delimitado: "definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias (Tema 1.104)".

III. A segurança viária é tema atual na agenda dos Estados Soberanos e vem sendo tratada como questão de saúde pública. Desde o ano de 2004, a Organização Mundial de Saúde alerta para o crescente número de acidentes com vítimas fatais no trânsito, uma das principais causas de óbito em todo o mundo. A Assembleia Geral da ONU incluiu, entre os seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a redução, pela metade, das mortes e dos ferimentos globais por acidentes em estrada (ODS 3.6).

IV. No plano interno, o Código de Trânsito Brasileiro previu, de forma inédita, que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e das entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (art. 1º, § 2º, da Lei nº 9.503/1997). Com a promulgação da EC nº 82/2014, a segurança viária alcançou status constitucional, devendo ser exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio (art. 144, § 10º, da CF/88).

V. A fim de preservar a integridade das vias terrestres, bens públicos de uso comum do povo, assim como a segurança no trânsito, dispõe o art. 231, V, do CTB que o tráfego de veículo com excesso de peso constitui infração administrativa de natureza média, sujeita à aplicação de multa. A punição da conduta na esfera administrativa não esgota, necessariamente, a resposta punitiva estatal frente ao ilícito, notadamente quando há desproporcionalidade entre a penalidade administrativa aplicada e o benefício usufruído pelo infrator com a reiteração do comportamento proibido. Portanto, à luz dos princípios da inafastabilidade da jurisdição e da independência das instâncias punitivas, não se exclui da apreciação do Poder Judiciário a postura recalcitrante à legislação de trânsito.

VI. É fato notório o nexa causal existente entre o transporte com excesso de peso e a deterioração da via pública decorrente de tal prática. A circulação de veículos com sobrepeso danifica a estrutura da malha viária, abreviando o seu tempo de vida útil e ocasionando o dispêndio de recursos públicos. Além dos graves danos materiais gerados ao patrimônio público, há ofensa *in re ipsa* a direitos coletivos e difusos, de caráter extrapatrimonial, como a ordem econômica, o meio ambiente equilibrado e a segurança dos usuários das rodovias.

VII. Assim como a previsão de infração administrativa não afasta o reconhecimento da responsabilidade civil do agente reincidente no transporte com excesso de peso, a aplicação da multa administrativa não exclui a imposição da tutela inibitória prevista pela Lei da Ação Civil Pública (art. 11, da Lei 7.347/85). Tem-se em vista que a multa administrativa, de caráter abstrato e sancionadora de ilícitos pretéritos, em nada se confunde com a multa civil (astreintes), fixada para dissuadir a conduta contumaz do infrator recalcitrante, bem como assegurar o cumprimento das obrigações judicialmente estabelecidas. Inexiste, portanto, indevido *bis in idem* nas múltiplas respostas estatais dirigidas a uma mesma conduta contrária ao Ordenamento. Nesse sentido: STJ, REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/03/2019 e STJ, AgInt no AREsp 1.137.714/MG, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, SEGUNDA TURMA, DJe de 14/06/2019.

VIII. O entendimento consolidado deste Tribunal da Cidadania é no sentido de que a sanção administrativa prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro não afasta as demais formas de resposta estatal previstas pelo Ordenamento para prevenir, reparar e reprimir o tráfego de veículo de carga com excesso de peso nas rodovias. As principais premissas que embasaram tais precedentes foram didaticamente sintetizadas nos seguintes termos: i) há

um direito coletivo ao trânsito seguro; ii) não há direito ao livre trânsito com excesso de carga, ainda que mediante pagamento de pedágio; iii) a previsão administrativa de vedação ao sobrepeso visa à proteção do patrimônio público e à segurança viária; iv) o dano decorrente do transporte de cargas em excesso é notório e direto, dispensando a produção de prova específica; v) comprovado o transporte com sobrepeso, configura-se o dano, assim como o nexo causal proveniente da conduta; vi) os danos causados são de ordem material e moral e ostentam natureza difusa; viii) a conduta ilícita decorre do investimento empresarial na atividade antijurídica, lucrativa em face da desproporcionalidade entre a multa administrativa e o benefício econômico usufruído pelo transportador; ix) inexistente indevido *bis in idem* na hipótese de aplicação da sanção administrativa e do reconhecimento da responsabilidade civil pelo mesmo fato; x) o acolhimento jurisdicional de medidas garantidoras do direito não configura usurpação de competência legislativa ou administrativa; xi) são cabíveis astreintes para a inibição da conduta; e xii) a reiteração comprovada ou inequívoca da infração autoriza esta Corte a reconhecer a respectiva responsabilidade civil, cabendo à instância ordinária a fixação dos patamares indenizatórios (STJ, AgInt no REsp 1.783.304/DF, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 15/03/2021).

IX. Tese Jurídica firmada: "O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator".

X. No caso concreto, embora a premissa adotada pelo acórdão recorrido destoe da tese ora firmada, não foi evidenciado o reiterado descumprimento da norma de trânsito inserta no art. 231, V, do CTB, uma vez que a existência de 04 (quatro) autuações no período de 04 (quatro) anos não tem o condão de configurar a reincidência configuradora da responsabilidade civil por danos causados ao patrimônio público e à coletividade. Nesse sentido: STJ, AgInt no REsp 1.819.218/RN, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 09/03/2020.

XI. Recursos Especiais conhecidos e improvidos.

XII. Recursos julgados sob a sistemática dos recursos especiais representativos de controvérsia (art. 1.036 e seguintes do CPC/2005 e art. 256-N e seguintes do RISTJ).

RELATÓRIO

MINISTRO TEODORO SILVA SANTOS: Cuida-se de Recursos Especiais interpostos pelo DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, com fundamento no art. 105, III, alínea *a*, da CF/88, e pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, com amparo no art. 105, III, alíneas *a* e *c*, da da CF/88, em face de acórdão do Tribunal Regional Federal da 5ª Região, assim ementado:

"CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGA COM EXCESSO DE PESO. PROIBIÇÃO JUDICIAL. IMPOSSIBILIDADE. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAL E MORAL COLETIVO. DESCABIMENTO.

1. Trata-se de apelações interpostas pelo MPF e pelo DNIT contra sentença proferida pelo Juízo da 5ª Vara da Seção Judiciária do Rio Grande do Norte, que

julgou improcedentes os pedidos formulados na ação civil pública, que objetivava a condenação da parte ré ao pagamento de indenização por dano material causado ao patrimônio público federal e por danos morais coletivos.

2. De acordo com o art. 231, V, do Código de Trânsito Brasileiro, transitar com o veículo com excesso de peso é uma infração média, a qual se aplica multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado e, como medida administrativa, a retenção do veículo e transbordo da carga excedente.

3. Conforme já se posicionou esta Primeira Turma 'a solução para o problema do excesso de peso/carga nos veículos que transitam nas rodovias federais deve ter em conta a aplicação, 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 eficiente, a lesão efetiva ao bem jurídico tutelado, podendo a autoridade competente utilizar-se, para tanto, de vasto suporte material e legal posto à sua disposição, bem assim do poder de polícia. Já 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' (PJE 0800681-50.2015.4.05.8401, Relator Desembargador Federal Élio Wanderley Siqueira Filho, unânime, j. 31.03.2017).

4. A sentença deve ser mantida quanto ao pedido de condenação por danos materiais e por dano morais coletivos, por não haver demonstração de que houve efetivo prejuízo causado às rodovias pelo excesso de peso dos veículos da empresa apelada. Ressalte-se que o fato de a empresa possuir quatro autuações durante os quatro anos em que ocorreu a fiscalização, não é suficiente para atribuir-lhe a responsabilidade.

5. Em casos semelhantes ao dos autos, a Segunda e Terceira Turmas deste Tribunal concluíram pela impossibilidade de solução para o problema do excesso de peso nos veículos que transitam nas rodovias federais através da aplicação, por ação civil pública, de multa, em abstrato, por dano material ou dano moral coletivo a uma determinada empresa. Precedentes: PJE AC 0802471-29.2016.4.05.8500, Relator Des. Federal Convocado Rogério Roberto Gonçalves de Abreu, Terceira Turma ampliada, por maioria, j. 18.07.2018; PJE 0800682-35.2015.4.05.8401, Relator Desembargador Federal Leonardo Carvalho, Segunda Turma, unânime, j. jun. 2018.

6. Apelações improvidas" (fls. 269/270e).

Opostos Embargos de Declaração pelo DNIT (fls. 279/282e), apontando omissão em relação ao art. 99 da Lei nº 9.503/97 e aos arts. 186, 927, 944 e 945 do Código Civil, o recurso foi rejeitado nos seguintes termos:

PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. ART. 1022 DO CPC.PRESSUPOSTOS. INEXISTÊNCIA. REDISCUSSÃO. INADMISSIBILIDADE.

1. Os embargos de declaração são cabíveis quando o julgado apresentar omissão, contradição, obscuridade ou para corrigir erro material, nos termos do art. 1.022, I a III, do Código de Processo Civil.

2. No caso dos autos, o inconformismo da parte recorrente não se amolda aos contornos da via dos embargos de declaração, porquanto o acórdão ora combatido não padece de vícios de omissão, contradição ou obscuridade, não se prestando o manejo de tal recurso para o fim de rediscutir os aspectos fático-jurídicos anteriormente debatidos.

3. O art. 489 do CPC/15 impõe a necessidade de enfrentamento dos argumentos que possuam aptidão, em tese, para infirmar a fundamentação do julgado, não estando o julgador obrigado a responder a todas as questões suscitadas pelas partes, quando já tenha encontrado motivação suficiente para proferir a

decisão. Precedentes do STJ.

4. Mesmo tendo os embargos por escopo o prequestionamento, ainda assim não se pode dispensar a indicação do pressuposto específico, dentre as hipóteses traçadas pelo art. 1.022 do CPC, autorizadas do seu conhecimento. Ademais, o simples desejo de prequestionamento não acarreta o provimento do recursos e o acórdão não padece de qualquer omissão, obscuridade, contradição ou erro material. Saliente-se, ainda, que, com a entrada em vigor do CPC/15, a mera oposição dos embargos de declaração passa a gerar prequestionamento implícito, mesmo que os embargos sejam inadmitidos ou rejeitados, caso o Tribunal Superior entenda haver defeito no acórdão, na forma do artigo 1.025 do NCPC.

5. Não se deve confundir acórdão omissivo, obscuro ou contraditório com prestação jurisdicional contrária à tese de interesse do embargante, sendo evidente a pretensão de rediscussão da causa com tal intuito, finalidade para qual não se prestam os embargos de declaração.

6. Embargos de declaração improvidos (fl. 301e).

Narram os recorrentes que o Ministério Público Federal ajuizou, em setembro de 2014, Ação Civil Pública em face de CLEDSON C. SOUSA GESSO - ME, objetivando a condenação da empresa ao pagamento de danos material e moral coletivo em razão do tráfego de veículos com excesso de carga nas rodovias federais (Processo nº 0804522-90.2014.4.05.8400, 5ª Vara da Seção Judiciária do Rio Grande do Norte).

Relatam que o pedido foi julgado improcedente sob o fundamento de que a legislação de trânsito prevê as sanções adequadas àqueles que cometem a infração de transitar com veículo com excesso de peso, não cabendo ao Poder Judiciário substituir-se ao legislador para aumentar a sanção cominada ou fixar nova penalidade (fls. 183/187e), julgado mantido em sede de Apelação.

No Recurso Especial, o Departamento Nacional de Trânsito - DNIT sustenta, em síntese, que embora seja incontroversa a prática de sucessivos atos ilícitos pela empresa ré entre os anos de 2009 a 2011, consistente no tráfego de caminhões com carga superior ao limite regulamentar em rodovias federais, o acórdão recorrido afastou a responsabilidade pela conduta ilícita perpetrada, vulnerando os arts. 186, 927, 944 e 946 do Código Civil (fls. 319/324e).

Por sua vez, o Ministério Público Federal, em suas razões recursais, aponta contrariedade aos arts. 1º e 11 da Lei nº 7.347/85, arts. 374, I, 497 e 537, § 1º do Código de Processo Civil e aos arts. 186, 187 e 927 do Código Civil, bem como dissídio jurisprudencial em relação a julgados do TRF 1ª Região. Assevera, para tanto, que: a) a independência entre as instâncias administrativa e judicial é suficiente para afastar a fundamentação trazida pelo acórdão, no sentido de que a existência de punição administrativa no Código de Trânsito Brasileiro excluiria as providências requeridas na inicial; b) aquele que praticou ato ilícito fica obrigado a reparar civilmente o dano que causou; c) a penalidade de multa prevista na legislação de trânsito tem natureza distinta

da prevista pela Ação Civil Pública; d) é evidente o dano material causado, decorrente da conduta de trafegar na rodovia federal com excesso de peso e e) enquanto o acórdão recorrido concluiu que, em situações como a presente, descabe a concessão de tutela inibitória em face da ré, ou mesmo sua condenação por danos materiais e morais causados, o aresto paradigma entendeu que tais medidas são perfeitamente cabíveis (fls. 326/337e).

A parte recorrida não apresentou contrarrazões aos Recursos Especiais (fl. 343e).

Admitidos pelo Tribunal de Origem (fls. 344/345e), os presentes apelos nobre, assim como o **REsp nº 1.913.392/MG**, foram indicados pela Comissão Gestora de Precedentes e Ações Coletivas como candidatos à afetação sob o rito dos recursos especiais repetitivos, oportunizando-se às partes e ao Ministério Público manifestação a respeito (fls. 3315/3317e).

Parecer do Ministério Público favorável à afetação (fls. 379/381e).

Na sessão virtual realizada entre os dias 18/08/2021 a 24/08/2021, a Primeira Seção do STJ, por unanimidade, decidiu pela afetação da matéria e, por maioria, suspendeu a tramitação de todos processos pendentes, individuais ou coletivos, que versem sobre a mesma matéria e tramitem em todo o território nacional (art. 1.037, inciso II, do CPC/15).

A controvérsia foi delimitada nos seguintes termos:

Tema 1.104: Definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias.

A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA – ANUT (fls. 418/887e), a IBÁ – INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÁRVORES (fls. 889/970e), a ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE ÓLEO VEGETAIS (ABIOVE) (fls. 971/1.140e), o SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO - SINDIGAS (fls. 1.141/1.1954e), a ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE ALIMENTOS ('ABIA') (fls. 1.955/2.042e), a ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL (ABPA) (fls. 2.043/2.249e), a ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS EXPORTADORES DE CEREAIS – ANEC (fls. 2.250/2.422e), a ANATC – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS AGENCIADORAS DE TRANSPORTE DE CARGAS (fls. 2.423/2.462e) e o SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DO CIMENTO - SNIC (fls. 2.463/3.487e) requereram o ingresso no feito como *amicus*

curiae.

Nas decisões de fls. 3.488e a 3.550e, foram indeferidos os 09 (nove) pedidos de ingresso formulados.

Opostos Embargos de Declaração, foram rejeitados pelas decisões de fls. 4.517 a 4.518e.

A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT, admitida como *amicus curiae* (fls. 4.501/4.504e), manifestou-se pelo desprovemento dos recursos às fls. 4571/4586e, apontando, em síntese, a inexistência de nexos causal entre o tráfego com excesso de peso e a precária situação das rodovias brasileiras.

A ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA - ANUT interpôs Agravos Internos, que não foram conhecidos (fls. 4628/4633e e 4634/4647e).

Instado, o Ministério Público Federal opinou pelo provimento dos recursos:

RECURSO ESPECIAL. AFETAÇÃO COMO REPRESENTATIVO DA CONTROVÉRSIA. TRÁFEGO DE VEÍCULO DE CARGA COM EXCESSO DE PESO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS, ALÉM DA FIXAÇÃO DA MULTA POR INFRAÇÃO DE TRÂNSITO. SANÇÃO CÍVEL E ADMINISTRATIVA. CUMULAÇÃO. POSSIBILIDADE. INDEPENDÊNCIA ENTRE AS INSTÂNCIAS. DISCUSSÃO ACERCA DA TESE ASSIM DELIMITADA: (NÃO) INCIDE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS DECORRENTE DO TRÁFEGO DE VEÍCULO DE CARGA COM EXCESSO DE PESO NAS RODOVIAS FEDERAIS. DANOS PATRIMONIAIS ÀS RODOVIAS COM A DETERIORAÇÃO DO PISO ASFÁLTICO, BEM COMO A CONFIGURAÇÃO DE INSEGURANÇA E RISCOS AO DEMAIS INDIVÍDUOS. DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS CONFIGURADOS. MANIFESTAÇÃO PELO PROVIMENTO DO RECURSO ESPECIAL, COM FIXAÇÃO DE TESE NO SENTIDO DE SER POSSÍVEL O RECONHECIMENTO DA RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS QUE TRANSPORTAM CARGAS COM EXCESSO DE PESO NAS RODOVIAS FEDERAIS, A JUSTIFICAR A FIXAÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS CUMULADA COM A MULTA ADMINISTRATIVA.

Requerida a realização de audiência pública pela ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS TRANSPORTADORAS DE CARGAS - ANATC, o pedido foi indeferido (fls. 4741/4742).

É o relatório.

VOTO

MINISTRO TEODORO SILVA SANTOS (RELATOR): Conforme relatado, trata-se na origem de Ação Civil Pública proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL em face de CLEDSON C. SOUSA GESSO - ME, objetivando a

sua condenação por: i) danos materiais ao patrimônio público federal, ao meio ambiente e à ordem econômica, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para cada operação com excesso de peso, totalizando R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) e ii) danos morais coletivos por violação ao patrimônio público federal, à qualidade do serviço de transporte, à vida, à integridade física, à saúde e à segurança pessoal e patrimonial dos usuários das rodovias federais, ao meio ambiente à ordem econômica e concorrencial, em montante não inferior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Nas razões do Recurso Especial de fls. 319/324e, o Departamento Nacional de Trânsito - DNIT aponta vulneração dos arts. 186, 927, 944 e 946 do Código Civil. Sustenta, em síntese, que embora seja incontroversa a prática de sucessivos atos ilícitos pela ré, entre os anos de 2009 a 2011, consistente no tráfego de caminhões, em rodovias federais, com carga superior ao limite regulamentar, o acórdão recorrido afastou a responsabilidade da empresa pela conduta ilícita perpetrada,

Por sua vez, o Ministério Público Federal, no apelo nobre de fls. 326/337e, aponta contrariedade aos arts. 1º e 11 da Lei nº 7.347/85, arts. 497, 537 e 374, I, do Código de Processo Civil e arts; 186, 187 e 927 do Código Civil, bem como dissídio jurisprudencial com o TRF 1ª Região. Assevera, em suma, que a independência das instâncias é razão suficiente para afastar a fundamentação trazida pelo acórdão, no sentido de que a existência de punição administrativa no Código de Trânsito Brasileiro excluiria as providências requeridas na inicial. Salaria que aquele que praticou ato ilícito fica obrigado a reparar civilmente o dano que causou e que a função constitucional do Poder Judiciário ficará esvaziada caso o acórdão recorrido não seja reformado. Defende, ademais, que a penalidade de multa prevista na legislação de trânsito tem natureza distinta da prevista pela Ação Civil Pública e que o dano material causada é evidente, decorrente da conduta de trafegar na rodovia federal com excesso de peso. Por fim, destaca que, enquanto o acórdão recorrido concluiu que, em situações como a presente, descaberia a concessão de tutela inibitória em face da ré, ou mesmo sua condenação por danos materiais e morais causados, o aresto paradigma entendeu que tais medidas são perfeitamente cabíveis.

I - Do Recurso Especial representativo da controvérsia

Os Recursos Especiais foram interpostos em face de acórdão publicado no dia 23/04/2019, portanto, na vigência do CPC/2015. Com o advento do referido Diploma Processual, o rito de processo e julgamento dos recursos especiais repetitivos passou a ser estabelecido pelos arts. 1.036 a 1.041. Já no âmbito do Regimento Interno desta Corte, o

tema está regulamentado pelos arts. 104-A e 256 a 256-X do RISTJ.

Em atenção ao disposto no art. 1.036, § 5º, do CPC/2015 c/c art. 256, *caput*, do RISTJ, que estabelecem a necessidade de afetação de dois ou mais recursos representativos da controvérsia, além do presente feito, o **Recurso Especial 1.913.392/MG**, que cuida do mesmo Tema 1.104/STJ, foi afetado pela Primeira Seção desta Corte.

Os recursos são aptos, nos termos previstos no art. 1.036, § 6º, do CPC/2015 e no art. 256, § 1º, do RISTJ. No mais, a tese recursal está devidamente prequestionada e as alegações de negativa de vigência à lei federal, assim como de dissídio jurisprudencial foram regularmente demonstradas, nos moldes legais e regimentais.

II - Fundamentos relevantes da questão jurídica discutida (art. 984, § 2º, c/c o art. 1.038, § 3º, do CPC/2015 e art. 104-A, I, do RISTJ)

A controvérsia em apreciação foi assim delimitada, por ocasião da afetação dos presentes Recursos Especiais:

"Tema 1.104: Definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias".

Adotou o Tribunal de origem entendimento quanto à impossibilidade de condenação de uma pessoa jurídica, em sede de ação civil pública, ao pagamento de multa, dano material ou dano moral coletivo em razão do tráfego de veículo com excesso de peso nas rodovias federais. Considerou, para tanto, que: i. o Código de Trânsito Brasileiro já prevê diversas medidas repressoras com vistas ao cumprimento da regulamentação sobre o transporte de cargas nas rodovias nacionais; ii. compete à Polícia Rodoviária Federal, no exercício do poder de polícia, fiscalizar e aplicar as medidas administrativas cabíveis em relação às infrações por excesso de peso, incumbência que não pode ser transferida ao Poder Judiciário; e iii. o reconhecimento de eventual responsabilidade civil somente poderia ocorrer diante da demonstração da ocorrência de dano certo e individualizado por agente certo, com relação de causalidade entre ambos devidamente comprovada.

Os recorrentes, por sua vez, defendem que não há exclusão mútua da responsabilidade civil por ato ilícito extracontratual e a responsabilidade administrativa prevista no Código de Trânsito Brasileiro em virtude de uma mesma conduta, tampouco óbice à cumulação das sanções administrativas previstas pela legislação de trânsito com as decorrentes do reconhecimento da responsabilidade civil, sem prejuízo da aplicação da

tutela inibitória prevista pela Lei 7.347/85.

Importa, portanto, saber se a previsão de infração administrativa pelo Código de Trânsito Brasileiro (art. 231, V) obsta a imposição, pela via judicial, de tutela inibitória, bem como a respectiva responsabilização civil daquele que trafega em rodovias com carga acima do limite legalmente previsto.

Delineadas as balizas para a definição da tese jurídica, passo à análise da questão.

III - Fundamentos determinantes do julgado (art. 984, § 2º, c/c o art. 1.038, § 3º, do CPC/2015 e art. 104-A, II, do RISTJ)

A solução da *quaestio iuris* - possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como responsabilização civil do agente que trafega com excesso de peso em rodovias - demanda, além do exame dos dispositivos legais pertinentes, a prévia análise de questões subjacentes, o que passo a fazer.

III.1 Do direito à segurança viária: tutela do trânsito seguro como direito de todos e dever do Estado.

A segurança viária é tema atual na agenda dos Estados Soberanos e vem sendo tratada como questão de saúde pública. Desde o ano de 2004, a Organização Mundial de Saúde - OMS alerta para o crescente número de acidentes com vítimas fatais no trânsito, uma das principais causas de óbito em todo o mundo, especialmente nos países pobres e em desenvolvimento. Embora o percentual da frota mundial nessas localidades seja um pouco superior à metade (54%), o número de óbitos no trânsito chega a quase 90%, evidenciando a estreita relação existente entre os acidentes desta natureza e as características socioeconômicas de dada população. Estudos da Organização Panamericana de Saúde - OPAS/OMS, entidade internacional de saúde pública mais antiga do mundo (1902), revelam que mesmo em países de alta renda, pessoas de menor nível socioeconômico têm maior risco de sofrer acidentes de trânsito.

Além da visão epidemiológica das ocorrências no trânsito, o impacto econômico gerado pelos acidentes eleva o custo da prestação dos serviços de saúde e impacta na economia do país como um todo, podendo atingir de 1% a 5% do Produto Interno Bruto – PIB.

Nesse contexto, em razão do progressivo agravamento global da violência no trânsito e como parte de um esforço global (*law enforcement*), a Assembleia Geral da

ONU proclamou o período compreendido entre 2011 a 2020 como a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito". Nesse ínterim, 178 países membros deveriam elaborar um plano diretor definindo políticas, programas, ações e metas para a redução, pela metade, das mortes e lesões no trânsito. Para tanto, deveriam ser considerados os seguintes pilares para combater as causas de acidentalidade: i. gestão da segurança viária; ii. segurança das vias e mobilidade; iii. veículos mais seguros, iv. conscientização dos usuários; e v. resposta ao acidente. Já no período de 2021 a 2030 foi reconhecida como a "Segunda Década de Ações para a Segurança no Trânsito", com vistas a reduzir em até 50% o total de vítimas fatais.

Após Moscou sediar, no ano de 2009, a "Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária", a cidade de Brasília recebeu a "Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito", realizada entre os dias 18 e 19 de novembro de 2015, ao final da qual 130 países subscreveram a "Declaração de Brasília sobre Segurança no Trânsito", com recomendações para a efetivação da legislação em matéria de trânsito, a implementação da fiscalização e infraestrutura adequadas para a segurança no trânsito, além da adoção de ações voltadas à conscientização de todos os seus usuários. Teve-se em vista, conforme reconhecido por Ocasão da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20), a relação existente entre a melhoria da segurança no trânsito e os objetivos mais amplos de desenvolvimento internacional, reconhecendo-se, nesse contexto, que o transporte e a mobilidade são questões centrais para o desenvolvimento sustentável.

Desde então, a Organização Mundial de Saúde passou a elaborar relatórios periódicos sobre a segurança viária ("*Global Status Report on Road Safety*"), sendo o primeiro publicado em 2013. Conforme o relatório divulgado em 2018, mais de 1,35 milhão de pessoas perdem a vida, todos os anos, vítimas de acidentes de trânsito. O Brasil é o quinto país com mais mortes no trânsito em todo mundo, após Índia, China, Estados Unidos e Rússia.

Com vistas a implementar a Agenda 2030, a Assembleia Geral das Nações Unidas incluiu, entre os seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, a redução, pela metade, das mortes e dos ferimentos globais por acidentes em estrada até o ano de 2020 (ODS 3.6).

A partir da análise dos fatores e das condições que impactaram nas mortes e lesões graves causadas aos usuários das vias públicas, coube a *International Organization for Standardization* formular e aprovar o **ISO 39001**, contendo diretrizes e objetivos para um sistema adequado e eficaz de segurança viária.

Na América Latina, em mudança inovadora para uma política de segurança viária nacional, o México elevou a nível constitucional o direito universal à mobilidade segura, de modo a assegurar que todas as pessoas tenham direito à mobilidade em condições de segurança, com acessibilidade, eficiência, sustentabilidade, qualidade, inclusão e equidade.

Em fevereiro de 2020, a Organização das Nações Unidas - ONU realizou a 3ª Conferência Global sobre Segurança no Trânsito em Estocolmo, na Suécia, com a participação de mais 140 nações, inclusive o Brasil, com o objetivo de reduzir as mortes no Trânsito em pelo menos 50% até 2030. A Declaração de Estocolmo diz ser necessário a implementação de iniciativas que mitiguem riscos, o que envolve empenho político, liderança e ações abrangentes em todos os níveis na próxima década.

No plano interno, o Código de Trânsito Brasileiro previu, de forma inédita, que **"o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito"**, a quem cabe adotar as medidas destinadas a assegurar a concretização deste direito (em seu art. 1º, § 2º, da Lei nº 9.503/1997).

Somente a partir de 2014 (EC nº 82/2014), a **segurança viária** alcançou status constitucional, sendo prevista no capítulo referente à segurança pública, nos seguintes termos:

Art. 144 (...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente;

Com a adesão ao Pacto de Estocolmo, o Governo Brasileiro assumiu o compromisso internacional de reduzir as mortes por sinistros de trânsito a partir de um plano de ação nacional. Para isso, aprovou a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), prevendo metas para redução dos índices de óbito no trânsito, por grupo de veículos e por grupo de habitantes (art. 326-A, acrescido ao CTB).

Além desses dispositivos legais, a matéria é regida, em âmbito infralegal, por resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, assim como por portarias da Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN (antigo DENATRAN).

A leitura da legislação de trânsito revela que, no País, a segurança viária apoia-se no tripé engenharia de tráfego, educação para o trânsito e esforço legal. Enquanto a primeira decorre da necessidade das vias terrestres estarem em condições físicas de segurança, o que ocorre mediante a implementação responsável das normas técnicas de engenharia, a segunda destina-se ao usuário do trânsito e parte da premissa de que a segurança no trânsito relaciona-se diretamente com o comportamento desses atores. Por fim, o esforço legal (*law enforcement*) alberga a atividade de produção legislativa, o policiamento e a fiscalização realizados pelos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito e os papéis desempenhados pelo Ministério Público, pelo Poder Judiciário e pela sociedade civil organizada.

Os referidos pilares, em conjunto, almejam a consecução da segurança viária, entendida como o conjunto de métodos, ações e normas necessárias para assegurar a circulação segura de pessoas e veículos nas ruas e rodovias, com vistas à prevenção e redução de acidentes. São exemplos de medidas de intervenção pela segurança viária: instalação de radares para controle da velocidade, a fiscalização dos documentos do motorista e do veículo, além da fixação de limite de altura nas vias urbanas.

Portanto, além das medidas preventivas, como as ações educativas e campanhas de conscientização em massa, e repressivas, a exemplo da aplicação de sanções em caso de descumprimento das normas de trânsito, cabe ao Estado elaborar políticas públicas que assegurem a segurança no trânsito, com vistas à integridade e ao bem estar da sociedade.

Acerca da relação entre o trânsito seguro e os direitos tutelados pela Ordem Jurídica, explica **Arnaldo Rizzardo**:

"Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Entre os direitos fundamentais, que dizem com a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5.º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas" (Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Thomson Reuters Revista dos Tribunais, 2023).

É esse, portanto, o contexto da segurança viária no Brasil e no mundo. Traçado um breve panorama acerca dos aspectos que envolvem a segurança viária global, passo a discorrer sobre as questões jurídicas que subsidiarão a resolução da questão ora posta.

III.2 Do conceito de carga e de transporte de carga. Dos tipos de veículos de

carga.

Por se tratar de terminologia bastante difundida, o conceito de "carga", e também o de "transporte de carga", não foi previsto pelo arcabouço jurídico pátrio. De modo geral, entende-se por carga todo o conjunto de objetos, produtos, materiais, bens ou mercadorias móveis, inclusive animais, disponibilizados para deslocamento no espaço, por pessoas ou por algum modal de transporte. Já o transporte de carga pode ser compreendido como a atividade econômica de conduzir esses bens (amplo senso) de um ponto de origem a um destino específico, por meio de veículos terrestres automotores ou por outro tipo de veículo (modais de transporte), mediante logística que envolva a prévia definição da rota, a gestão de documentos, o rastreamento da carga e, em certos casos, o seu armazenamento temporário, assim como assegure a regular coleta, acondicionamento, transporte e entrega do bem no destino acordado.

Não obstante a ausência de conceito definido, diversos normativos da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, órgão a quem compete a regulação e fiscalização das atividades de transporte terrestre de cargas e passageiros no Brasil, estabelecem regras e diretrizes aplicáveis à atividade remunerada de transportar, pela via terrestre, mercadorias entre pontos definidos, por meio de veículos adequados e cujas características observem parâmetros normatizados. Exemplificativamente, a Resolução ANTT nº 5.849, de 16 de julho de 2016 estabelece regras gerais acerca da metodologia e coeficientes em relação ao serviço de transporte de carga, classifica as cargas (incisos I a XI) e define o que se entende por veículo automotor de carga (inciso XIII), nos seguintes termos:

Art. 2º Para fins deste Regulamento, considera-se:

- I - **Carga geral:** a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;
- II - **Carga geral perigosa:** carga geral que contenha produto classificado como perigoso para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;
- III - **Carga líquida a granel:** a carga líquida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;
- IV - **Carga líquida perigosa a granel:** a carga líquida a granel que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente.
- V - **Carga sólida a granel:** a carga sólida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;
- VI - **Carga sólida perigosa a granel:** a carga sólida a granel que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;
- VII - **Carga frigorificada:** a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

VIII - **Carga frigorificada perigosa:** a carga frigorificada que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

IX - **Carga neogranel:** a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque;

X - **Carga containerizada:** a carga embarcada e transportada no interior de contêineres;

XI - **Carga containerizada perigosa:** a carga containerizada que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

(...)

XIII - **Veículo automotor de carga:** equipamento autopropelido destinado ao transporte rodoviário de cargas ou a unidade de tração homologada para tracionar implementos rodoviários em vias públicas;

Por sua vez, a Lei nº 11.442/2007, que trata do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, dispõe sobre o **transporte rodoviário de cargas - TRC** da seguinte forma:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

Da leitura dos dispositivos legais, extrai-se que o transporte rodoviário de carga é uma atividade econômica de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica, mediante prévia inscrição em cadastro nacional administrado pela ANTT, sob o regime de livre concorrência.

Quanto aos tipos de veículos habilitados para exercer a referida atividade, o art. 96, II, do Código de Trânsito Brasileiro, após classificá-los em diversas espécies (de passageiros, de carga, misto, de competição, de tração, especial e de coleção), elenca, na alínea *b*, quais veículos estão aptos ao transporte de carga:

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

(...)

II - quanto à espécie:

- (...)
- b) de carga:
- 1 - motoneta;
 - 2 - motocicleta;
 - 3 - triciclo;
 - 4 - quadriciclo;
 - 5 - caminhonete;
 - 6 - caminhão;
 - 7 - reboque ou semi-reboque;
 - 8 - carroça;
 - 9 - carro-de-mão;

Por sua vez, o art. 117 do CTB traz exigências relativa à necessidade de indicação visível de sua capacidade, nos seguintes termos:

Art. 117. Os **veículos de transporte de carga** e os coletivos de passageiros deverão conter, **em local facilmente visível**, a inscrição indicativa de sua tara, do peso bruto total (PBT), do peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, vedado o uso em desacordo com sua classificação.

Cumprido pontuar que cada tipo de veículo pode ter restrições específicas quanto à carga que pode transportar, conforme regulamentações de peso, dimensões e tipos de carga permitidas. Nesse sentido, a Portaria SENATRAN nº 268/2022 homologa os veículos e as combinações de veículos de carga e passageiros, fixando os respectivos limites de pesos e dimensões.

III.3 Do transporte de carga com excesso de peso nas rodovias e suas implicações.

O Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu as condições e os limites de peso para que os veículos transitassem pelas vias terrestres do território nacional, na forma que segue:

Art. 99. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

§ 4º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo,

quando o veículo ou a combinação de veículos ultrapassar os limites de peso fixados, acrescidos da respectiva tolerância. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021) (Vigência)

§ 5º O fabricante fará constar em lugar visível da estrutura do veículo e no Renavam o limite técnico de peso por eixo, na forma definida pelo Contran. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021) (Vigência)

Art. 100. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora. (...)

À luz do previsto nos arts. 99 e 100, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), por meio da Resolução CONTRAN nº 882/2021 e da Portaria SENATRAN nº 268/2022, regulamentou os limites de peso para os veículos que transitam pelas vias terrestres brasileiras abertas à circulação. Enquanto o primeiro normativo estabelece os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, por veículo (Peso Bruto Total) e por combinação de veículos (Peso Bruto Total Combinado), bem como define as tolerâncias aplicáveis para fins de fiscalização, normalmente por meio do equipamento balança, o segundo o complementa para homologar os veículos e as combinações de veículos de carga e de passageiros, com seus respectivos limites de pesos e dimensões. Sob essa perspectiva, é importante trazer à baila os seguintes conceitos da Resolução CONTRAN nº 882/2020:

Art. 3º Para o disposto nesta Resolução, considera-se:

VII - limite legal: pesos e capacidades máximas estabelecidos nesta Resolução, observado limite estabelecido pela sinalização da via;

VIII - limite técnico: pesos e capacidades máximas informados pelo fabricante, importador, transformador ou implementador;

XI - limite regulamentar: menor valor entre o limite legal e o limite técnico e, para veículos portadores de AET ou AE, o menor valor entre o limite autorizado e o limite técnico;

XII - limite autorizado: pesos e capacidades máximas e dimensões estabelecidas na AET ou AE, expedida pela autoridade com circunscrição sobre a via;

Portanto, nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) ou com peso bruto transmitido por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração (CMT) da unidade tratora.

Conforme se percebe, o transporte de cargas está sujeito a uma série de normas e regulamentações para garantir a segurança das operações, a proteção das mercadorias e a integridade dos usuários. Isso porque o Código foi elaborado em torno da dinâmica do

trânsito, a qual se constrói a partir dos diferentes elementos que interagem entre si, quais sejam: os usuários, o veículo e a via pública. Parte-se da premissa de que quando tal interação não ocorre da forma adequada, os acidentes ocorrem.

Nesses termos, o trânsito de veículos sem a observância das normas em questão enseja a prática das seguintes infrações administrativas, previstas pelo art. 231, incisos IV, V e VI do CTB. Vejamos:

Art. 231. Transitar com o veículo:

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

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 600 kg (seiscentos quilogramas) - R\$ 5,32 (cinco reais e trinta e dois centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

b) de 601 (seiscentos e um) a 800 kg (oitocentos quilogramas) - R\$ 10,64 (dez reais e sessenta e quatro centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

c) de 801 (oitocentos e um) a 1.000 kg (mil quilogramas) - R\$ 21,28 (vinte e um reais e vinte e oito centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

d) de 1.001 (mil e um) a 3.000 kg (três mil quilogramas) - R\$ 31,92 (trinta e um reais e noventa e dois centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

e) de 3.001 (três mil e um) a 5.000 kg (cinco mil quilogramas) - R\$ 42,56 (quarenta e dois reais e cinquenta e seis centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

f) acima de 5.001 kg (cinco mil e um quilogramas) - R\$ 53,20 (cinquenta e três reais e vinte centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela

autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

No tocante ao inciso IV, anote-se que, excepcionalmente o veículo com dimensões ou carga que ultrapasse os limites previstos pela Resolução CONTRAN nº 882/2021 poderá ser circular em casos específicos, desde que observada a Resolução DNIT nº 11/2022, que estabelece normas sobre o uso das rodovias federais por veículos, ou combinações de veículos, destinados ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões. Segundo o art. 4º, IV, da Resolução DNIT nº 11/2022, carga indivisível é a "carga unitária que, quando carregada, apresenta peso ou dimensões excedentes aos limites regulamentares, ou cujo o transporte requeira o uso de veículos apropriados com lotação, dimensões, estrutura, suspensão e direção adequadas", a exemplo de equipamentos, máquinas, peças e vagões. Nesses casos, o transporte condiciona-se à obtenção de Autorização Especial de Trânsito - AET, expedida pelo DNIT para todas as rodovias federais.

Especificamente em relação ao art. 231, V, do CTB, conquanto consubstancie infração administrativa transitar com veículo acima dos limites de peso estipulados pelo Conselho Nacional de Trânsito, permite-se, contudo, certa tolerância ao excesso (5% a 12,5%, conforme art. 1º, I e II da Lei nº 7.408/1985, alterada pelas Leis nº 13.103/2015 e 14.229/2021). Trata-se de infração de natureza média, punida com multa de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos), que, no entanto, poderá ser elevada conforme o excesso verificado, na forma disposta nas alíneas "a" a "f". Independentemente do valor final da multa, por se tratar de infração média, a penalidade deverá ser convertida automaticamente em advertência por escrito, na forma e nos limites estabelecidos pelo art. 267 do CTB, conforme segue:

Art. 267. Deverá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, caso o infrator não tenha cometido nenhuma outra infração nos últimos 12 (doze) meses.

A proibição de circular com excesso de carga nas rodovias decorre da circunstância de que as vias terrestres são planejadas e construídas para suportar determinado peso, limite que, caso não observado, provocará uma série de consequências adversas, que não se resumem à pavimentação em si.

É sabido que o sobrepeso deteriora prematuramente a malha viária, reduzindo sobremaneira sua vida útil. Conforme o professor de Engenharia de Produção e Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), João Albano, um dos principais problemas causados pelo excesso de carga é a deterioração prematura dos pavimentos. A vida útil de uma via reduz, em média, 30%. Nas rodovias, onde o tráfego é mais intenso, a redução chega a 70%. Assim, um pavimento feito para durar cerca de 10 (dez) anos, dura apenas 07 (sete) e, nos casos mais extremos, resume-se a 03 (três) anos.

A deterioração decorrente do sobrepeso ocasiona o surgimento de trincas, fissuras, depressões, lombadas e buracos na pavimentação, os quais se agravam com a infiltração das águas das chuvas. Em virtude da deterioração do pavimento, o acostamento também sofre redução da vida útil, na medida que passa a ser utilizado pelos condutores como pista de rolamento. Todo esse desgaste prematuro gera a necessidade de novos e elevados investimentos públicos em infraestrutura, com vistas à recuperação do patrimônio público.

O prejuízo não se restringe ao estado de conservação da rodovia, bem público de uso comum, comprometendo também o próprio veículo, que não foi estruturado para suportar o excesso. Tem-se em vista que os veículos são projetados e fabricados com capacidades e limitações relacionadas específicas, relacionadas à quantidade de peso em relação a sua capacidade máxima de tração, no tocante ao seu eixo, pneus e demais estruturas. Inobservados esses limites, não é possível assegurar que o veículo irá transitar nas vias com a rapidez e segurança esperadas, dado o comprometimento do regular funcionamento dos seus componentes. Essa interferência na fluidez do trânsito, em virtude do menor controle e dirigibilidade do modal de transporte, reduz as chances de evitar sinistros de trânsito, visto que os veículos que trafegam com excesso de peso podem ter seu sistema de frenagem comprometido em função do exponencial aumento de sua massa, obrigando-os a trafegar em baixa velocidade nos aclives e alta velocidade nos declives. Em paralelo, a eficiência do transporte público interestadual e intermunicipal, assim como do próprio transporte de cargas, naturalmente, também é impactada, ocasionando transtornos aos usuários das rodovias e possível dano à própria carga transportada.

Por consequência, a segurança do motorista, assim como dos demais usuários da via pública, ficará comprometida. A partir destas circunstâncias, nota-se que as condições gerais de segurança no trânsito são afetadas, ocasionando o recrudescimento do número de acidentes e, por consequência, o dispêndio de recursos públicos, seja para reconstrução precoce da pavimentação, seja para a tutela da integridade e da vida dos

envolvidos em sinistros, com sobrecarga do sistema público de saúde e da previdência social.

De forma macro, o meio ambiente também é prejudicado, diante da elevação de poluentes na atmosfera, derivados do maior consumo de combustível, agravando a saúde de toda a coletividade. Além desse aspecto, o transporte de cargas com excesso de peso poderá ocasionar concorrência desleal entre os agentes econômicos e motivar os demais transportadores ao descumprimento de normas, uma vez que, ao levar vantagem no transporte da carga, o transportador poderá reduzir o valor do frete, ocasionando efeito deletério e em cascata.

Estudos revelam que a prática dessa infração administrativa é corriqueira nas rodovias do País. Segundo o "Atlas da Década de Ações para Segurança Viária", que traçou um panorama geral das condições das rodovias federais entre os anos de 2011 a 2020, o excesso de carga está entre as causas presumíveis dos acidentes de trânsito ocorridos no País, motivo pelo qual foram desenvolvidas diversas ações para coibir a prática, a exemplo "Operação de Fiscalização de Peso e Dimensões - Operação Carga Pesada".

Apenas a título ilustrativo, no ano de 2020 foi noticiado que a Polícia Rodoviária Federal registrou um aumento de 18,4% de flagrantes por excesso de peso em veículos de carga nas rodovias federais do Piauí (https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias_antteriores/estaduais/piaui/2021/Marco%202021/carga-pesada-prf-registra-em-2020-um-aumento-de-18-4-nos-flagrantes-de-excesso-de-peso-em-veiculos-de-carga-nas-rodovias-federais-do-piaui). Mais recentemente, em março de 2022, uma autuação em Vitória da Conquista, na Bahia, resultou na apreensão de um veículo de carga com mais de 40 toneladas de excesso (https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias_antteriores/estaduais/bahia/marco-2022/com-mais-de-40-toneladas-de-excesso-de-peso-bi-trem-e-apreendido-pela-prf-na-br-116-em-vitoria-da-conquista).

Os dados de sinistralidades de trânsito registrados pela Polícia Rodoviária Federal entre os anos de 2019 a 2024 nas rodovias federais revelam que a principal causa dos acidentes relaciona-se a defeitos na via. Foram identificados, ao longo do quinquênio, 8.195 defeitos nas rodovias, que lesionaram 10.228 pessoas e levaram a óbito outras 399.

Em paralelo, a Confederação Nacional do Transporte - CNT e o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SEST/SENAT divulgaram, em 2023, os resultados da 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, maior estudo sobre a infraestrutura rodoviária no Brasil. O levantamento avaliou 111.502 quilômetros de rodovias pavimentadas, o que correspondeu a 67.659 quilômetros da

malha federal (BR's) e a 43.843 quilômetros dos principais trechos estaduais. Os dados apontaram que o estado geral da malha rodoviária brasileira no ano de 2023 piorou em relação a 2022, tendo em vista que a avaliação regular, ruim e péssimo foi de 56,8%, em relação ao pavimento, 63,4%, quanto à sinalização, e 66,0%, no tocante à geometria da via, em contrapartida aos percentuais de 55,5%, 60,7% e 63,9% registrados em 2022.

Por sua vez, relatório de auditoria elaborado em 25/05/2012 pelo Tribunal de Contas da União (Processo nº 014.206/2012-9) apontou que o excesso de peso acelera os processos de degradação do pavimento de modo exponencial. O estudo tomou como base o experimento realizado pela *American Association of State Highway Officials - AASHO*, o qual concluiu que o incremento de 10% no sobrepeso reduz a vida útil do pavimento em 40% (Lei da Quarta Potência).

Portanto, não há dúvidas que a operação de transporte com sobrecarga é extremamente deletéria, uma vez que provoca a deterioração acelerada da pavimentação, interfere no regular desempenho dos veículos, compromete a segurança viária, afeta o meio ambiente e desequilibra o regime de concorrência.

III.4 Da independência das instâncias punitivas no Ordenamento Pátrio

Como sabido, nos sistemas influenciados pela tradição do *civil law*, cumpre ao Estado dispor formalmente sobre as relações sociais, mediante a regulação, o condicionamento e a imposição de limites do exercício de direitos e liberdades, podendo se valer, para tanto, de medidas coercitivas diretas ou indiretas e da aplicação de sanções.

A partir dessa conjuntura, surge a possibilidade de responsabilização daquele que, mediante conduta voluntária, desatende a regra posta. Com vistas a melhor tutelar o bem jurídico, a inobservância do comando legislativo poderá implicar em sobreposição normativa em relação ao mesmo fato, como expressão da divisão dos programas jurídicos sancionatórios. É dizer: à luz do direito objetivo, uma única conduta ilícita poderá dar ensejo, simultaneamente, à aplicação de sanção nos campos administrativo, cível e penal, sendo, a princípio, cada forma de responsabilização independente da outra.

Nesse contexto, a caracterização do ilícito e, por consequência, a responsabilização do agente, é determinada pela natureza do interesse lesionado, o qual, por sua vez, decorre da sanção atribuída pelo Ordenamento. Tal assertiva é extraída da própria CF/88, que, alinhada com a tradicional divisão do direito em ramos, prevê, para certo tipo de lesão a bem jurídico, a denominada tríplice responsabilidade. A propósito, consta do art. 225, § 3º, *ipsis litteris*:

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

Em igual sentido, o Código Bevilácqua tratava da independência da responsabilidade criminal em relação à cível, previsão normativa reproduzida no atual *Codex*:

CC/1916

Art. 1.525. A responsabilidade civil é independente da criminal; não se poderá, porém, questionar mais sobre a existência do fato, ou quem seja o seu autor, quando essas questões se acharem decididas no crime.

CC/2002

Art. 935. A responsabilidade civil é independente da criminal, não se podendo questionar mais sobre a existência do fato, ou sobre quem seja o seu autor, quando estas questões se acharem decididas no juízo criminal.

Assim, havendo violação a interesse particular, do indivíduo ou do próprio Estado (interesse público secundário), ocorrerá a responsabilização do agente no campo cível. Em sendo malferido regramento de natureza pública, relativa ao interesse primário da Administração, legitimado estará o Estado para, no exercício poder de polícia ou disciplinar, aplicar sanções administrativas, dada a autoexecutoriedade dos seus atos. Por fim, vulneradas regras de comportamento de transcendência social e política, concernentes aos bens jurídicos mais caros do Ordenamento, incide a responsabilização criminal, diante da necessidade de manutenção da ordem social para a convivência pacífica da sociedade.

Classicamente, a compreensão do dogma em questão, mormente em função do amparo legal recebido, parte da premissa de que a responsabilização do agente ocorre de forma independente e autônoma em relação às diferentes esferas, não havendo, a princípio, comunicabilidade entre os processos decisórios. Daí extrai-se que: i. a prática de conduta única não impede a responsabilização do infrator em diferentes esferas, não caracterizando *bis in idem* e ii. a condenação ou a absolvição em uma instância, via de regra, não se comunica com as demais instâncias, permitindo resultados distintos quanto ao reconhecimento da responsabilidade.

Portanto, embora não conste com vasta elaboração dogmática, é de longa data e bem consolidado na jurisprudência, o axioma segundo o qual são independentes, no Ordenamento Pátrio, as instâncias de responsabilização cível, administrativa e criminal.

A independência entre as instâncias e, por consequência, a possibilidade de

sobreposição das diversas sanções em razão de conduta única, decorre da compreensão de que se trata de respostas autônomas do Estado à prática de ilícitos, circunstância que justifica, por exemplo, a ausência de condicionamento do pronunciamento administrativo com o quanto decidido pelo Judiciário.

Mister reconhecer, contudo, que a máxima sob exame deverá ser interpretada *cum grano salis*. Inclusive, o próprio Ordenamento traz, ainda que de forma pontual, hipóteses de comunicabilidade, como expressão de exceção à apregoada autonomia, a exemplo da vinculação entre as esferas cível e administrativa à instância penal quando a absolvição do agente decorrer da inexistência do fato ou da negativa de autoria (art. 386, I e IV do CPP).

A compreensão mais escorreita do conteúdo e do alcance da independência das instâncias deverá considerar a racionalidade do Ordenamento e a importância de uma interpretação sistêmica para concluir que tal autonomia não pode, ou pelo menos não deveria, implicar em instâncias estanques, que não se comunicam tampouco aproveitam, entre si, os caminhos e os resultados do quanto decidido.

Nessa linha de intelecção, sua aplicação deve se desenvolver a partir da ótica dos princípios, mandados de otimização sujeitos a juízo de ponderação, conforme clássica lição de Robert Alexy, e não a partir da concepção de uma regra jurídica, cuja prescrição estabelece pressupostos e consequências determinadas, aplicáveis a partir do espectro da validade da norma, conforme modelo do "tudo ou nada" (*all-or-nothing-fashion*), segundo Ronald Dworkin. Aplica-se, portanto, a independência das instâncias, em maior ou menor grau, conforme o caso concreto.

Melhor seria, portanto – e a doutrina está atenta a este ponto – falar em **interdependência** entre as instâncias punitivas. Significa dizer que o princípio em questão deve ser aplicado à luz dos valores axiológicos-normativos incorporados à Constituição, dentre eles, o *ne bis in idem*, a proporcionalidade, a proteção da confiança e o devido processo legal. Assim sendo, a partir da compreensão da existência de um núcleo principiológico do poder punitivo estatal, será orientada a interpretação e a aplicação da norma, independente do agente responsável pela sanção correspondente (Estado-Administração ou Estado-Juiz), sob a ótica de um sistema de responsabilidade, por intermédio de uma política sancionadora conjugada, coordenada e integrada.

Consoante salienta **Valter Shuenquener de Araújo** no artigo intitulado "O princípio da interdependência das instâncias punitivas e seus reflexos no Direito Administrativo Sancionador":

O paradigma da incomunicabilidade entre as instâncias tem sido objeto de

ampla crítica doutrinária, usualmente relacionada à insegurança e à ineficiente fragmentação do regime jurídico sancionatório existente. Tal modelo, quando não relativizado, propugna solução incompatível com a Constituição da República. dissonante do Estado de Direito e inconciliável com a tutela dos direitos fundamentais (ARÊDES, 2018, p. 223; SOTOMAYOR, 2008, p.26; MEDINA OSÓRIO, 2017). Na doutrina contemporânea, aponta-se a necessidade de uma maior racionalidade na punição de condutas que transborda, a instância administrativa e repercutem na penal e na cível, a fim de que a política sancionatória se torne "mais legítima, mais clara para o destinatário da norma, mais proporcional e menos dispendiosa para o Estado (COSTA, 2014, p. 115).

Nesse ambiente, prenuncia-se um novo princípio: o da *interdependência das instâncias* que obriga os diferentes processos sancionatórios a atuarem como vasos comunicantes e a sofrerem múltiplos influxos inter-relacionais. No direito contemporâneo, sobressai a necessidade de uma maior comunicação, integração e coordenação entre as instâncias civil, penal e administrativa, com a finalidade de se coibir o arbítrio estatal, diminuir a insegurança jurídica e de se garantir a proporcionalidade sancionatória. Assim, é preciso refletir, por exemplo, se uma conduta reputada lícita em um processo administrativo deve ser objeto de persecução penal sem qualquer consideração/valoração dos elementos já apurados naquele feito".

(Revista Jurídica da Presidência. Brasília. Volume 23, nº 131, Out. 2021/Jan. 2022, p. 629-653)

Nesse quadro, havendo propósito legítimo - e o Ordenamento traz o amparo legal para tanto - para o enquadramento de uma mesma conduta, a um só tempo, em duas ou mais tipificações para aplicação de distintas sanções, a leitura do princípio em comento dever ser realizada sob a perspectiva da **complementariedade**, e não da cumulação desmedida, sem ponto de toque entre as distintas instâncias. Tal constatação, todavia, não tem o condão de afastar a norma que impõe a responsabilização do agente infrator, visto que impositiva, mas de aplicá-la conforme a proporcionalidade quando da imposição das diversas sanções, à luz da proibição da proteção deficiente aos bens jurídicos tutelados sob as distintas esferas. *Mutatis mutandi*, extrai-se tal conclusão do previsto no art. 22, § 3º da LINDB, *in verbis*:

Art. 22. Na interpretação de normas sobre gestão pública, serão considerados os obstáculos e as dificuldades reais do gestor e as exigências das políticas públicas a seu cargo, sem prejuízo dos direitos dos administrados. (Regulamento)

§ 1º Em decisão sobre regularidade de conduta ou validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, serão consideradas as circunstâncias práticas que houverem imposto, limitado ou condicionado a ação do agente. (Incluído pela Lei nº 13.655, de 2018)

§ 2º Na aplicação de sanções, serão consideradas a natureza e a gravidade da infração cometida, os danos que dela provierem para a administração pública, as circunstâncias agravantes ou atenuantes e os antecedentes do agente. (Incluído pela Lei nº 13.655, de 2018)

§ 3º As sanções aplicadas ao agente serão levadas em conta na dosimetria

das demais sanções de mesma natureza e relativas ao mesmo fato.

Busca-se, desta feita, conferir racionalidade na punição de condutas que transbordam uma única esfera de responsabilização, de modo a conferir legitimidade a política sancionatória desenvolvida pelo Estado, inclusive quanto aos seus destinatários. Deve-se evitar, desta feita, que, a pretexto de interpretar o princípio em comento, empregue-se visão estanque e isolada das distintas instâncias punitivas, atentando-se, em contrapartida, para a necessidade emergente de prestigiar o desenvolvimento de processos punitivos integrados e harmônicos entre si, conferindo segurança jurídica e coerência ao Ordenamento, e preservando a proporcionalidade sancionatória.

III.5 Da configuração da responsabilidade civil

A correta solução do caso sob exame perpassa pela análise dos preceitos relativos à responsabilidade civil. Para tanto, necessário traçar breve panorama sobre a evolução do conceito de responsabilidade, bem como dos contornos que a estrutura.

Hodiernamente, o significado de responsabilidade, do latim *respondere*, corresponde à obrigação de reparar um dano, causado a terceiro, mediante conduta comissiva ou omissiva, com ou sem culpa.

A atual compreensão do instituto foi progressivamente construída pela doutrina, notadamente no tocante à (im)prescindibilidade do elemento culpa.

De acordo com a concepção tradicional, proveniente do Direito Francês (Código Napoleônico de 1804), a presença do elemento culpa era essencial para a configuração da responsabilidade, sendo este o modelo inicialmente adotado pelas legislações modernas, incluindo a Brasileira.

Nesse sentido, foram as previsões do Código Bevilacqua (art. 159) e do Diploma Civil de 2002 (art. 186), *in verbis*:

Art. 159. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano. A verificação da culpa e a avaliação da responsabilidade regulam-se pelo disposto neste Código, arts. 1.518 a 1.532 e 1.537 a 1.553.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Na origem, portanto, a função da responsabilidade, consistia na imposição de sanção àquele que, agindo contrariamente à ordem jurídica (conduta ilícita), de forma culposa, causasse dano a outrem. Surge, então, a conhecida concepção: *pas de*

responsabilité sans faute.

Partindo desta premissa, foram desenvolvidas diversas teorias, a exemplo da culpa *in vigilando* e da culpa *in eligendo*, bem como da presunção, absoluta ou relativa, de culpa.

Com o desenvolvimento da sociedade industrial, e mais recentemente da ciência e das tecnologias, observou-se que o ser humano, ao conviver em sociedade, inevitavelmente pratica condutas que, amoldando-se ou não ao conceito de ato ilícito, geram prejuízo à esfera jurídica alheia. Desta percepção ganhou força a necessidade de resposta reparatória pelo sistema jurídico, no sentido de amparo daquele que suportou a conduta danosa, independente da culpa de quem a praticou, a fim de preservar a harmonia da vida em sociedade.

Doravante, o prisma a partir do qual o conceito de responsabilidade vinha sendo analisado foi deslocado do agente para a vítima, com vistas a enfatizar a segurança daquele que sofre a lesão, tanto sob o aspecto de sua integridade física quanto da intangibilidade de seus bens, em detrimento da conduta do causador do prejuízo. Consoante acentuou **Caio Mário da Silva Pereira**:

"No sistema de reparação civil contemporânea, a proteção à pessoa humana desempenha papel central. A responsabilidade civil desloca seu foco do agente causador para a vítima do dano injusto, alterando-se o critério de reparação"

(Responsabilidade Civil. Caio Mário da Silva Pereira/Gustavo Tepedino. 12 ed. Rio de Janeiro. Forense, 2018)

Analisado o tema sob esse viés, atrelado à percepção de que um sistema amparado exclusivamente na reparação de dano culposos não é suficientemente idôneo para manter a harmonia das relações sociais, refletiu-se acerca da necessidade de resposta estatal mais eficiente e condizente com o senso de justiça e a segurança das pessoas. Atento à circunstância de que, ao viver em sociedade, o homem deve pautar sua conduta de modo a não causar dano a ninguém, concluiu-se que, ao praticar atos da vida civil, ainda que lícitos, deve o agente observar as cautelas necessárias para que sua ação ou omissão não acarrete lesão a bem jurídico de terceiro, o denominado **dever de cuidado objetivo**.

Nesse contexto, constrói-se a noção de responsabilidade civil como instituto jurídico que tem o condão de determinar e transferir ao sujeito lesante a obrigação de reparar o prejuízo causado a outrem, independente da demonstração, pela vítima, da culpa do causador do dano.

À luz da doutrina do **risco criado**, aquele que criou risco às custas de outrem, independente de sua natureza lícita ou ilícita, deve suportar suas consequências,

respondendo perante a parte lesada. A percepção da responsabilidade, portanto, passa a revelar-se como uma questão de causalidade material: responsável é aquele que materialmente causou o dano. Nesse sentido, caso a lesão ocorra no desempenho de atividades que, por si só, criem perigo de dano a terceiros, admissível a configuração da responsabilidade baseada no risco.

A noção de responsabilidade passa então a constituir emanção direta do **dever de não causar lesão a outrem**, premissa extraída dos seguintes princípios fundamentais proclamados pelo jurisconsulto romano **Ulpiano**: *honeste vivere, neminem laedere e suum cuique tribuere* (viver honestamente, não lesar outrem e dar a cada um o que é seu). A ninguém, portanto, é permitido lesar outrem sem a imposição da sanção correspondente. Tal imposição, estabelecida pelo meio social regrado, constitui emanção direta da própria justiça. Desborda-se, desta feita, do mero dever moral para se impor verdadeira relação obrigacional.

A doutrina da responsabilidade objetiva foi cristalizada pela inserção do parágrafo único ao art. 927 do Código Civil, *in verbis*:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

À luz do dispositivo *supra*, permite-se a invocação da responsabilidade objetiva sempre que estiverem presentes os seguintes elementos: i. exercício habitual de determinada atividade apta a gerar risco a terceiros; ii. produção de dano e iii. nexo causal entre o resultado danoso e a referida atividade.

Especificamente no campo civil, o dever de reparar permite a reconstituição, ao *status quo ante*, do patrimônio, - moral ou material - do lesado, enquanto pessoa individualizada, a partir da concepção de *restitutio in integrum*.

Nesse quadro, extrai-se que a responsabilidade civil, seja de natureza subjetiva ou objetiva, possui as seguintes funções:

i) **ressarcitória**: corolário direto do conceito de justiça, nela reside a finalidade precípua do instituto sob exame. Tem-se em vista que o prejuízo proveniente da conduta praticada pelo agente imputável rompe com o equilíbrio jurídico-econômico do patrimônio da vítima, impondo, por consequência, seu restabelecimento, a partir da perspectiva do *restitutio in integrum*. O retorno ao *status quo ante* se dá a partir da

fixação de uma indenização que, tanto quanto possível, recoloca a vítima na situação em que se encontrava antes da lesão.

ii) **compensatória**: presente nas hipóteses em que há lesão a bem jurídico de natureza imaterial, não sendo possível a reparação *in natura* do dano causado. Nesses casos, a lei impõe a obrigação de indenizar tendo em vista o caráter social que o montante pecuniário poderá propiciar a vítima, ainda que não condizente, de forma específica, com a lesão perpetrada. Segundo a doutrina civilista, nesses casos, a responsabilidade civil é concebida, sob a ótica da análise econômica do Direito, como mecanismo social para a transladação dos custos.

iii) **punitiva**: tem por escopo a necessidade de reprimir e, também, prevenir, a conduta causadora de lesão. A um só tempo, dá ensejo à conscientização, pelo ofensor, do comportamento danoso, a partir da reparação civil por meio de seu patrimônio, bem como a repercussão de seus efeitos sobre os demais atores sociais, sob a ótica da prevenção. No direito comparado, refere-se ao modelo do *punitive damages*, de origem inglesa, mas posteriormente importado ao direito norte-americano.

No Ordenamento Jurídico Pátrio, embora a Constituição Federal de 1988 tenha tratado da matéria em dispositivos dispersos (v.g art. 5º, V, X e XLV, art. 21, XXIII, art. 37, § 6º e art. 225), extrai-se um sistema básico que informa a responsabilidade civil, construído a partir da afirmação de 03 (três) valores básicos que marcaram a transformação contemporânea do instituto, quais sejam: **primazia do interesse da vítima, completa reparação do dano e solidariedade social**.

Nesse contexto, o Código Civil de 2002, ao contrário do diploma de 1916, consagrou o risco como um dos fundamentos da responsabilidade, com enfoque na defesa da vítima e no seu direito à incolumidade e segurança de seus bens. Tal previsão, contudo, não exclui a configuração da responsabilidade a partir do elemento subjetivo culpa, o qual se apresenta, inclusive, como princípio genérico regulador da responsabilidade extracontratual.

Desta feita, enquanto à luz do Código Civil de 1916 (art. 159) a responsabilidade subjetiva, apoiada na demonstração da culpa, era cláusula geral, somente pontualmente dando espaço para a culpa presumida (art. 1.521) ou para a configuração da responsabilidade objetiva (art. 1.527), o Diploma de 2002 incorporou as transformações incidentes sobre o instituto, de modo que, hodiernamente, subsistem no direito positivo brasileiro as concepções subjetivista e objetivista de responsabilidade.

Feitas as devidas considerações sobre a evolução e natureza da responsabilidade civil, cumpre trazer rápidas linhas sobre os pressupostos necessários à

configuração da responsabilidade civil subjetiva.

Inicialmente, necessária, por intuitivo, a configuração da conduta humana. Refere-se à ação ou omissão voluntária que se imiscui na esfera jurídica de outrem a partir da violação a um dever preexistente. No tocante ao elemento subjetivo, na hipótese de culpa não há propriamente o desejo de lesar (elemento intencional). Compõe-se a responsabilidade, nesses casos, pelo(a): a. conduta voluntária com resultado involuntário; b. previsão ou previsibilidade e c. falta de cautela, diligência, atenção. Acaso tal dever esteja fundado em contrato, haverá culpa contratual. Em sendo violado preceito geral de respeito às pessoas e bens alheios, será a responsabilidade de natureza extracontratual ou aquiliana.

Na denominada **culpa contra a legalidade**, a inobservância da regra expressa é suficiente para materializar, a culpa do agente, *tout court*, como fator determinante da responsabilidade civil, uma vez que cria em seu desfavor presunção de ter agido culposamente, incubindo-lhe o ônus da prova em contrário. Incide sobre o comportamento violador das regras técnicas impostas por lei, contratos ou regulamentos que tenham por escopo reduzir os riscos de determinadas profissões ou atividades regulamentadas, sendo despicienda a demonstração de qualquer imprevisão ou imprudência pelo agente. Basta, portanto, a infração a norma para fazer exsugir a responsabilidade do agente, gerando em seu desfavor a presunção de ter agido culposamente, dispensada qualquer outra indagação acerca deste elemento subjetivo, cabendo-lhe, exclusivamente, o ônus da prova em contrário.

Nesse quadro, se o dano resultou da violação de determinada obrigação imposta por lei ou regulamento, estabelecido o nexos causal entre o fato danoso e a infração da norma, está caracterizada a culpa, de natureza *in re ipsa*.

Avançando, o nexos de causalidade, elemento imaterial imprescindível à configuração da responsabilidade, consiste na relação de causa e efeito existente entre a conduta do agente e o dano causado ou, dito de outro modo, no liame que une a conduta do agente ao dano, independente do fator volitivo que o envolveu.

Em sendo assim, o nexos causal, na responsabilidade subjetiva, é formado pela culpa *lato sensu*, englobando o dolo e a culpa *stricto sensu*.

Quanto à compreensão de quais fatos poderão ser consideradas causas para fins de interligação entre a conduta e o prejuízo, são 03 as teorias mais conhecidas: equivalência das condições, causalidade adequada e dano direto e imediato ou interrupção do nexos causal.

Elaborada pelo jurista alemão **Von Buri** na segunda metade do século XIX, a

teoria da *conditio sine qua non*, de espectro amplo, não diferencia os antecedentes do resultado danoso, de modo que todos os fatores causais que concorram para o evento danoso serão considerados causa. Dada sua amplitude, é alvo de críticas pela doutrina, na medida em que amplia em demasiado, na linha da relação de causalidade, os agentes responsáveis pelo dever de reparar.

A teoria da causalidade adequada, por sua vez, também de origem alemã (**Von Kries**) e prevalecente no direito português, examina a adequação da causa em função da possibilidade e probabilidade de determinado resultado vir a ocorrer, à luz da experiência comum. A ação, portanto, deverá ser idônea para produzir o resultado, constatação realizada a partir de juízo retrospectivo de probabilidade (prognose póstuma), com vistas a questionar se a ação ou omissão era, por si só, apta ou adequada para produzir o resultado. A partir desta compreensão, apenas fatos relevantes para a produção do evento danoso geram responsabilidade civil e, por consequência, dever de reparar. Tal compreensão encontra guarida na doutrina de importantes civilistas, como **Caio Mário da Silva Pereira, Sérgio Cavalieri e Nelson Roselvand**.

A propósito de sua aplicabilidade, dispõe o **Enunciado nº 47 da I Jornada de Direito Civil**:

Art. 945: O art. 945 do novo Código Civil, que não encontra correspondente no Código Civil de 1916, não exclui a aplicação da teoria da causalidade adequada.

Por fim, a teoria do dano direto e imediato ou teoria da interrupção do nexo causal desenvolvida, no Brasil, por **Agostinho Alvim** (*Da inexecução das Obrigações e suas Consequências*) e endossada por **Orlando Gomes**, também encontra ressonância nesta Corte (Resp nº 1.557.978/DF). Para esta teoria, considera-se causa o antecedente fático que, ligado por vínculo de necessidade ao resultado danoso, o produz como consequência direta e imediata sua. Logo, os danos que se ligarem ao fato de modo direto e mediato serão excluídos conceito de causalidade. Admite-se, ademais, que atos alheios, de terceiros ou da própria vítima, obstem o nexo de causalidade.

A teoria encontra guarida no art. 403 do Código Civil, *ipsis litteris*:

Art. 403 - Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual"

Quanto ao dano ou prejuízo, em linhas gerais, consiste na lesão a interesse juridicamente tutelado, de natureza patrimonial ou não, causada a partir de ato comissivo ou omissivo do agente infrator. Para que o dano seja efetivamente reparável, é necessária

a conjugação dos seguintes requisitos mínimos: violação a interesse juridicamente tutelada, além da certeza e subsistência do dano.

Quanto à natureza do dano, para além dos clássicos danos moral e patrimonial, relevante destacar o denominado **dano social**, o qual se concretiza quando há rebaixamento da qualidade de vida em sociedade, geralmente no âmbito da segurança. Assim, além da repercussão individual do ato, há ofensa sob a ótica social.

Conforme ensina **Antônio Junqueira de Azevedo**, o dano social pode ser compreendido "*como uma nova modalidade de dano que se caracteriza por lesões à sociedade, no seu nível de vida, tanto pelo rebaixamento de seu patrimônio moral, principalmente a respeito da segurança, quanto pela diminuição de sua qualidade de vida*" (AZEVEDO, Antonio Junqueira de. Por uma nova categoria de dano na responsabilidade civil: o dano social. In: FILOMENO, José Geraldo Brito; WAGNER JÚNIOR, Luiz Guilherme da Costa; GONÇALVES, Renato Afonso (Coord.). O Código Civil e sua interdisciplinaridade. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 376).

Acerca da coletivização dos danos, o **Enunciado nº 456, V Jornada de Direito Civil** elucida que:

"A expressão 'dano', no art. 944, abrange não só os danos individuais, materiais ou imateriais, mas também os danos sociais, difusos, coletivos e individuais homogêneos, a serem reclamados pelos legitimados para propor ações coletivas".

III.6 Da responsabilidade civil decorrente do reiterado trânsito de veículo com sobrecarga. Da incidência da tutela inibitória.

Do explanado, não pairam dúvidas de que os danos causados pela conduta do agente que reiteradamente trafega com excesso de carga nas rodovias acarreta, em claro nexo de causalidade, prejuízos de ordem material ao patrimônio público e moral a toda coletividade. Conforme amplamente demonstrado, o transporte de cargas com excesso de peso maximiza a produtividade e o lucro do transportador em detrimento do interesse público na preservação da pista de rolamento, na manutenção da segurança viária, na preservação do meio ambiente equilibrado e na esmerada observância do regime de concorrência.

As penalidades previstas pelo Código de Trânsito para a hipótese, contudo, têm se revelado insuficientes para inibir a conduta de muitos transportadores, diante da constatação de que é mais lucrativo transgredir a norma, uma vez que para cada abordagem dos órgãos de fiscalização, com a correspondente aplicação de - reduzida - multa (a partir de R\$ 130,00), centenas de outros itinerários são realizados sem

interferência do Poder Público.

Diante desse cenário de insuficiência associado ao princípio da interdependência das instâncias punitivas, afasta-se a conclusão de que, diante da previsão de infração administrativa para o comportamento proibido, deve o Judiciário permanecer inerte. Nesses termos, o insistente transporte de cargas à revelia dos limites impostos pela norma também sujeita o agente contumaz à responsabilização civil, sem prejuízo da aplicação de medidas acautelatórias para coibir a persistente conduta proibida.

Conforme visto, a conduta consciente de transitar com veículo com sobrepeso nas rodovias gera prejuízos materiais a bem de uso comum do povo, haja vista a deterioração e redução da vida útil da pavimentação, que gera elevado dispêndio de recursos necessários à recuperação da via pública. No que se refere à necessidade de demonstração efetiva dos danos materiais, por tudo o que já foi dito, conclui-se pela aplicabilidade do disposto no art. 374, I, do CPC/2015, segundo o qual não dependem de prova os **fatos notórios**. Por fato notório compreende-se aquele de caráter evidente e conteúdo universal, visto que "*encerram verdades históricas, científicas ou geográficas de reconhecimento geral. Desta sorte, o que é notório não reclama prova – notoria non egent probationem –, porque a ninguém é lícito desconhecê-lo. Essa notoriedade geral implica que o fato seja do conhecimento de toda a coletividade independentemente de sua publicidade*" (FUX, Luiz. Curso de Direito Processual Civil. Grupo GEN, 2022).

Em relação ao dano moral, seu viés coletivo decorre da injusta lesão à valores difusos de uma dada comunidade, os quais ostentam natureza transindividual e extrapatrimonial, a exemplo da segurança no trânsito, do meio ambiente equilibrado, da ordem econômica e da saúde, como ocorre na espécie. Sua configuração independe de repercussões internas aos indivíduos ou de intranquilidade social, sendo de natureza presumida (*in re ipsa*). Essa forma de conceber o dano moral baseia-se na ideia de que a finalidade do instituto é viabilizar a tutela de direitos insuscetíveis de apreciação econômica, cuja violação não se pode deixar sem resposta judicial, ainda quando não produzam desdobramentos de ordem material ou psíquica. Tais circunstâncias, seguramente, são reflexos da conduta retratada.

Especificamente em relação à tutela inibitória, registro, inicialmente, que "*se volta contra a possibilidade do ilícito, ainda que se trate de repetição ou continuação. Assim, é voltada para o futuro, e não para o passado (...). Essa ação não requer nem mesmo a probabilidade do dano, contentando-se com a simples probabilidade de ilícito (ato contrário ao direito)*" (MARINONI, Luiz Guilherme. A Ação Civil Pública de

acordo com a doutrina e a jurisprudência dos tribunais superiores. In: MILARÉ, ÉDIS (Coordenador), Ação Civil Pública após 35 anos).

A propósito, a referida medida acauteladora é prevista pelo art. 11 da Lei 7.347/85, *in verbis*:

Art. 11. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz determinará o cumprimento da prestação da atividade devida ou a cessação da atividade nociva, sob pena de execução específica, ou de cominação de multa diária, se esta for suficiente ou compatível, independentemente de requerimento do autor.

Observa-se, desta feita, que a penalidade imposta pela inobservância do art. 231, V, do CTB (multa administrativa), de caráter abstrato e sancionador de ilícito pretérito, em nada se confunde com a multa civil (astreintes), fixada para dissuadir a conduta contumaz do infrator recalcitrante, bem como assegurar o cumprimento das obrigações judicialmente estabelecidas. Tendo em vista seu distinto propósito, evidencia-se que não há óbice à aplicação da medida acauteladora em conjunto com o sancionamento sofrido nas searas administrativa e cível.

Por fim, repiso que inexistente indevido *bis in idem* nas múltiplas respostas estatais destinadas a uma mesma conduta, notadamente quando há desproporcionalidade entre a penalidade administrativa aplicada e o benefício usufruído pelo infrator com a reiteração da conduta proibida. Portanto, à luz dos princípios da inafastabilidade da jurisdição e da independência das instâncias punitivas, embora a conduta de trafegar com excesso de carga configure ilícito administrativo, não se exclui da apreciação do Poder Judiciário a postura recalcitrante à legislação de trânsito.

IV.5 Posição da jurisprudência do STJ sobre o Tema 1.104

O entendimento do Tribunal da Cidadania é no sentido de que a sanção administrativa prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro não afasta as demais formas de resposta estatal previstas pelo Ordenamento para prevenir, reparar e reprimir o tráfego de veículo de carga com excesso de peso nas rodovias.

Nos autos do **Resp nº 1.574.350/SC**, de Relatoria do Ministro HERMAN BENJAMIN, julgado em **03 de outubro de 2017**, a Segunda Turma do STJ reconheceu a responsabilidade civil de empresa cujos veículos de carga reiteradamente trafegavam com excesso de peso nas rodovias federais, além da imposição de tutela inibitória. Vejamos:

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO. ARTS. 1º, 99 E 231, V, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - CTB (LEI 9. 503/1997). TRÁFEGO DE VEÍCULOS DE CARGA COM EXCESSO

DE PESO. PROTEÇÃO DA SAÚDE E SEGURANÇA DAS PESSOAS E CONSUMIDORES, ASSIM COMO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E PRIVADO. OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL - ODS. PEDIDO DE PROVIDÊNCIA JUDICIAL PREVENTIVA. INDEPENDÊNCIA ENTRE INSTÂNCIAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL. PRINCÍPIO DA INAFASTABILIDADE DA JURISDIÇÃO. ASTREINTE. DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS. OCORRÊNCIA. ARTS. 1º, IV, E 3º DA LEI 7.347/85. RESPONSABILIDADE CIVIL. FATOS NOTÓRIOS. ART. 374, I, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. VALOR DA INDENIZAÇÃO A SER FIXADO PELA INSTÂNCIA ORDINÁRIA. HISTÓRICO DA DEMANDA

1. Cuida-se, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal objetivando: a) impedir (obrigação de não fazer), sob pena de multa civil (= astreinte), que veículos da transportadora recorrida, em total rebeldia contra o Código de Trânsito Brasileiro, trafeguem com excesso de peso nas rodovias, e b) condenar a empresa ao pagamento de dano material e moral coletivo, nos termos da Lei 7.347/1985.

2. Segundo os autos, a Polícia Rodoviária Federal registrou 85 (oitenta e cinco) infrações de trânsito por excesso de peso cometidas por veículos da empresa entre os anos de 2003 e 2013, ou seja, praticamente uma autuação a cada dois meses. O MPF notificou a ré visando celebrar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), proposta por ela recusada sob a alegação de que, caso transportasse volume menor de carga, ficaria em desvantagem econômica perante seus concorrentes. Daí ser possível concluir que a lucratividade com o peso excessivo compensa e supera eventual pagamento de multa administrativa, o que só comprova a absoluta incapacidade da sanção para reprimir e desencorajar a conduta legalmente vedada.

3. Insurge-se o MPF contra sentença e acórdão que, primeiro, negaram condenar a empresa a não trafegar com excesso de peso pelas estradas, fazendo-o sob o argumento de que já existe, no Código Brasileiro de Trânsito, penalidade administrativa para tal conduta, e, segundo, afastaram a responsabilidade civil por danos materiais e morais coletivos.

DIREITO AO TRÂNSITO SEGURO E POSIÇÃO DO BRASIL COMO UM DOS RECORDISTAS DE ACIDENTES

4. Nos termos da legislação federal, 'o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos' e 'somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN' (respectivamente arts. 1º, § 2º, e 99 do Código de Trânsito Brasileiro, grifo acrescentado). Além disso, o mesmo CTB dispõe ser infração administrativa 'transitar com o veículo com excesso de peso', prevendo, como penalidade, aplicação de multa e, como medida administrativa, 'retenção do veículo e transbordo da carga excedente' (art. 231, V).

5. Não obstante a literal prescrição normativa - fruto da ação do legislador e não de invencionice judicial fora de propósito - de um 'direito de todos' (art. 1º, § 2º) e de um 'dever de todos' (art. 99), o Brasil continua a apresentar altíssimo índice de mortes nas rodovias. Dados da Organização Mundial de Saúde colocam-nos como quarto País, nas Américas, em que mais se mata em acidentes de trânsito; e como campeão de mortes, em proporção ao número de habitantes, na América do Sul. Em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil feridos, consoante estatísticas do Ministério da Saúde. Estima-se que aproximadamente 43% dos acidentes nas estradas federais terminem com mortos ou feridos, totalizando um óbito para cada dez quilômetros de rodovia, e 234 para cada milhão de habitantes.

6. Ao lado das implicações patrimoniais stricto sensu (danosidade a bens públicos e privados), o direito ao trânsito seguro manifesta primordial e urgente questão de vida, saúde e bem-estar coletivos, três dos pilares estruturais do Direito Brasileiro. Donde ser inadmissível ao Poder Judiciário, defrontado com infrações cotidianas, repetitivas e por vezes confessadas de direito de todos, permanecer indiferente ou se omitir quando provocado a agir. Sobre o tema específico dos autos, legislação adequada temos de sobra, sem falar de políticas governamentais e princípios jurídicos apoiados na razão, na experiência e em expectativas comuns dos

povos, formulados com amparo em consenso universal científico, ético e político, mormente por instituições internacionais permanentes, ao ponto de a Assembleia Geral das Nações Unidas haver consolidado a segurança no trânsito como um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS ('até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas', Objetivo 3.6).

REMÉDIOS JURÍDICOS PREVENTIVOS, REPARATÓRIOS E SANCIONATÓRIOS: CLARA DISTINÇÃO ENTRE ESFERAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL

7. A existência de penalidade ou outra medida administrativa in abstracto (para o futuro) ou in concreto (já infligida), como resposta a determinada conduta ilegal, não exclui a possibilidade e a necessidade de providência judicial, nela contida a de índole cautelar ou inibitória, com o intuito de proteger os mesmos direitos e deveres garantidos, em tese, pelo poder de polícia da Administração, seja com cumprimento forçado de obrigação de fazer ou de não fazer, seja com determinação de restaurar e indenizar eventuais danos materiais e morais causados ao indivíduo, à coletividade, às gerações futuras e a bens estatais. No Brasil, a regra geral é que o comportamento anterior - real ou hipotético - do administrador não condiciona, nem escraviza, o desempenho da jurisdição. Isso porque a intervenção do juiz legitima-se tanto para impugnar, censurar e invalidar decisão administrativa proferida, como para impor ex novo aquela que deveria ter ocorrido, no caso de omissão, e, noutra perspectiva, para substituir a incompleta ou a deficiente, de maneira a inteirá-la ou aperfeiçoá-la.

8. Independentes entre si, multa civil (= astreinte), frequentemente utilizada como reforço de autoridade da e na prestação jurisdicional, não se confunde com multa administrativa. Tampouco caracteriza sanção judicial 'adicional' ou 'sobreposta' à aplicável pelo Estado-Administrador com base no seu poder de polícia. Além disso, a multa administrativa, como pena, destina-se a castigar fatos ilícitos pretéritos, enquanto a multa civil imposta pelo magistrado projeta-se, em um de seus matizes, para o futuro, de modo a assegurar a coercitividade e o cumprimento de obrigações de fazer e de não fazer (mas também de dar), legal ou judicialmente estabelecidas.

9. A sanção administrativa não esgota, nem poderia esgotar, o rol de respostas persuasivas, dissuasórias e punitivas do ordenamento no seu esforço - típico desafio de sobrevivência - de prevenir, reparar e reprimir infrações. Assim, a admissibilidade de cumulação de multa administrativa e de multa civil integra o próprio tecido jurídico do Estado Social de Direito brasileiro, inseparável de um dos seus atributos básicos, o imperativo categórico e absoluto de eficácia de direitos e deveres.

10. Como explicitado pelos eminentes integrantes da Segunda Turma do STJ, por ocasião dos debates orais em sessão, a presente demanda cuida de problema 'paradigmático', diante 'da desproporcionalidade entre a sanção imposta e o benefício usufruído', pois 'a empresa tolera a multa' administrativa, na medida em que 'a infração vale a pena', estado de coisa que desrespeita o princípio que veda a 'proteção deficiente', também no âmbito da 'consequência do dano moral' (Ministro Og Fernandes). Observa-se nessa espécie de comportamento 'à margem do CTB', e reiterado, 'um investimento empresarial na antijuridicidade do ato, que, nesse caso, só pode ser reprimido por ação civil pública' (Ministro Mauro Campbell). A matéria posta perante o STJ, portanto, é da maior 'importância' (Ministra Assusete Magalhães), tanto mais quando o quadro fático passa a nefasta ideia de que 'compensa descumprir a lei e pagar um pouquinho mais', percepção a ser rejeitada 'para que se saiba que o Brasil está mudando, inclusive nessa área' (Ministro Francisco Falcão).

11. Embora não seja esse o ponto central do presente litígio, nem ao leigo passará despercebido que se esvai de qualquer sentido ou valor prático, mas também moral, jurídico e político, a pena incapaz de desestimular a infração e dela retirar toda a possibilidade de lucratividade ou benefício. De igual jeito ocorre com a sanção que, de tão irrisória, passa a fazer parte do custo normal do negócio,

transformando a ilegalidade em prática rotineira e hábito empresarial em vez de desvio extravagante a disparar opróbio individual e reprovação social. Nessa linha de raciocínio, o nanismo e a leniência da pena, incluindo-se a judicial, que inviabilizem ou dilapidem a sua natureza e ratio de garantia da ordem jurídica, debocham do Estado de Direito, pervertem e desacreditam seu alicerce central, o festejado império da lei. A ganância das transportadoras, in casu, espelha e semeia uma cultura de licenciosidade infracional, dela se alimentando em círculo vicioso, algo que, por certo, precisa ensejar imediata e robusta repulsa judicial.

12. Mas, aqui, repita-se, a questão trazida no recurso é de ordem diversa: a quem devem recorrer os prejudicados e seus representantes, titulares do direito ao trânsito seguro? Encontrarão por acaso as portas do Judiciário fechadas sob o argumento de que existe para tais violações a correspondente sanção administrativa ou penal? A resposta correta, ao contrário, por mais consentânea com a ordem jurídica e a jurisprudência do STJ, só pode ser a de propiciar ao cidadão amplo acesso à justiça, em especial quando pleiteia 'novos direitos' da classe em discussão, ainda pouco conhecidos e valorizados, lamentavelmente incompreendidos, como o direito ao trânsito seguro.

13. Em situações de ilegalidade, saber se compete ao Judiciário - na posição peculiar de árbitro par excellence e instância final da ordem jurídica - implementar direitos e obrigações solene e inequivocamente proclamados pelo legislador não haverá de incitar nenhuma surpresa ou hesitação, pouco importando o caráter implacável ou brando, ou mesmo a inexistência, de sanção administrativa ou penal. Por acaso caberia ao juiz missão de estatura superior à de, quando provocado, realizar direitos e obrigações legalmente previstos? Em verdade, o ápice do esplendor da potestade judicante irrompe no exercício do ofício intransferível e irrenunciável de, na jurisdição cível, (re)afirmar direitos e obrigações estatuídos pelo legislador - por óbvio, sem preterir os abonados criminal e administrativamente -, de modo a coibir, sem deixar frestas, infrações e reparar prejuízos no confronto diário das relações em sociedade.

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS PATRIMONIAIS E MORAIS COLETIVOS

14. É fato notório (art. 374, I, do CPC) que o tráfego de veículos com excesso de peso provoca sérios danos materiais às vias públicas, ocasionando definhamento da durabilidade e da vida útil da camada que reveste e dá estrutura ao pavimento e ao acostamento, o que resulta em buracos, fissuras, lombadas e depressões, imperfeições no escoamento da água, tudo a ampliar custos de manutenção e de recuperação, consumindo preciosos e escassos recursos públicos. Ademais, acelera a depreciação dos veículos que utilizam a malha viária, impactando, em particular, nas condições e desempenho do sistema de frenagem da frota do embarcador/expedidor. Mais inquietante, afeta as condições gerais de segurança das vias e estradas, o que aumenta o número de acidentes, inclusive fatais. Em consequência, provoca dano moral coletivo consistente no agravamento dos riscos à saúde e à segurança de todos, prejuízo esse atrelado igualmente à redução dos níveis de fluidez do tráfego e de conforto dos usuários. Assim, reconhecidos os danos materiais e morais coletivos (an debeatur), verifica-se a imprescindibilidade de devolução do feito ao juízo de origem para mensuração do quantum debeatur.

15. Recurso Especial provido, para deferir o pleito de tutela inibitória (infrações futuras), conforme os termos e patamares requeridos pelo Ministério Público Federal na petição inicial, devolvendo-se o feito ao juízo a quo a fim de que proceda à fixação dos valores dos danos materiais e morais coletivos e difusos".

(REsp n. 1.574.350/SC, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 3/10/2017, DJe de 6/3/2019.)

Após o julgamento deste paradigma, a possibilidade de responsabilização civil do infrator recalcitrante na circulação de veículo com sobrepeso, sem prejuízo da

imposição de astreintes como meio de fazer cessar o ilícito, consolidou-se no Superior Tribunal de Justiça, conforme se depreende dos seguintes precedentes:

"PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. ENUNCIADO ADMINISTRATIVO Nº 3/STJ. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGA EM RODOVIAS FEDERAIS. EXCESSO DE PESO. PEDIDO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS. PRETENSÃO DA PARTE AUTORA QUE ENCONTRA GUARIDA NA JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO.

1. Inicialmente é necessário consignar que o presente recurso atrai a incidência do Enunciado Administrativo n. 3/STJ: 'Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC'.

2. É cabível a ação civil pública para obter pronunciamento judicial voltado à imposição de obrigação de não fazer e pagamento de indenização por danos morais coletivos por empresa que persiste com a prática de fazer com que seus veículos circulem com excesso de peso, ainda mais após considerável número de autuações administrativas no Código Brasileiro de Trânsito.

3. Na hipótese dos autos, consignado que a empresa recorrente foi autuada por mais de cinquenta infrações dessa natureza, número manifestamente suficiente para evidenciar conduta antijurídica que deve ser combatida por meio de ação pública, haja vista que em casos assim, a aplicação do CTB se mostra insuficiente para combater os graves problemas decorrentes do tráfego de veículos com excesso de peso que não podem ser resolvidos apenas na esfera administrativa.

4. Agravo interno não provido" (STJ, AgInt no AREsp 1.580.705/MG, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/03/2020)."

"ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANOS DECORRENTES DE TRANSPORTE DE CARGAS COM EXCESSO DE PESO EM RODOVIAS FEDERAIS. OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAL E MORAL COLETIVO. RISCO À VIDA EM SOCIEDADE. CUMULAÇÃO COM INFRAÇÃO PREVISTA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. ASTREINTE. POSSIBILIDADE. FATOS NOTÓRIOS. ART. 374, I, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. NÃO INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. ACÓRDÃO DE ORIGEM EM CONFRONTO COM A JURISPRUDÊNCIA DO STJ. HISTÓRICO DA DEMANDA

1. A partir de fiscalizações/abordagens realizadas pela Polícia Rodoviária Federal entre os anos de 2011 e 2012, no Posto da PRF de Porto Camargo, Município de Alto Paraíso/PR, foram identificadas 11 (onze) ocorrências de transporte com excesso de peso em veículos que deram saída dos estabelecimentos da demandada, somando mais de 20 mil quilos de sobrepeso.

2. Assim, foi ajuizada pelo Ministério Público Federal Ação Civil Pública objetivando: a) impedir (obrigação de não fazer), sob pena de multa civil (= astreinte), que veículos da transportadora recorrida, em total rebeldia contra o Código de Trânsito Brasileiro, trafeguem com excesso de peso nas rodovias, e b) condenar a empresa ao pagamento de danos material e moral coletivo, nos termos da Lei 7.347/1985.

3. Nota-se que o Tribunal de origem expressamente reconhece a ocorrência das infrações de tráfego com excesso de peso, tendo analisado inclusive as provas. Cita-se trecho do voto condutor (fl. 1.071): "O pedido foi embasado na existência de onze infrações cometidas por excesso de peso no período compreendido apenas entre 2011 e 2012, em face de fiscalizações realizadas pela Polícia Rodoviária

Federal no Posto de Porto Camargo, fato que, no entender do parquet federal, leva, primeiro, à necessária determinação de que a empresa seja compelida à obrigação de não fazer".

4. Mesmo tendo fixado os fatos, o acórdão de origem entendeu ser impossível condenar a empresa recorrida a não trafegar com excesso de peso pelas estradas, haja vista já existir, no Código de Trânsito Brasileiro, penalidade administrativa para tal conduta, deixando ademais de reconhecer a ocorrência de danos materiais e morais coletivos.

5. Sustenta o MPF, como causa de pedir, que a parte requerida, ao trafegar com excesso de peso, causou danos ao patrimônio público, à ordem econômica e ao meio ambiente equilibrado, violando os direitos à vida, à integridade física, à saúde e à segurança pessoal e patrimonial dos cidadãos usuários das rodovias federais. CABIMENTO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA 6. É cabível Ação Civil Pública para combater o tráfego de veículos com sobrepeso nas rodovias. Não se pode restringir a defesa dos direitos difusos e coletivos, como entendeu o Tribunal a quo, pois a legislação de amparo dos direitos dos vulneráveis e a tutela coletiva hão de ser compreendidas de maneira que lhes seja mais efetiva. A esfera administrativa é apenas uma das searas; contudo, nem sempre é a mais eficaz e completa, sendo inafastável a apreciação do Judiciário, com a possível aplicação de obrigação de fazer, não fazer e indenizar.

7. Nesse contexto, não é crível a constatação do acórdão vergastado que, mesmo em face de 11 recalitrâncias em excesso de peso pela demanda, afirma que "não permite vislumbrar a contumácia da demandada na prática de condutas contrárias à legislação quanto aos limites de peso" (fl. 1.074)! Assim, não é razoável que o Tribunal ignore os fatos e a teoria geral da ACP, alegando que não se pode impor a obrigação de não fazer, por se tratar de norma abstrata.

REMEDIOS JURÍDICOS PREVENTIVOS, REPARATÓRIOS E SANCIONATÓRIOS: CONSAGRADA DISTINÇÃO ENTRE ESFERAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL

8. Como explicitado pelos eminentes integrantes da Segunda Turma do STJ, por ocasião dos debates orais em sessão, a presente demanda cuida de problema "paradigmático", diante "da desproporcionalidade entre a sanção imposta e o benefício usufruído", pois "a empresa tolera a multa" administrativa, na medida em que "a infração vale a pena", estado de coisa que desrespeita o princípio que veda a "proteção deficiente", também no âmbito da "consequência do dano moral" (Ministro Og Fernandes). Observa-se nessa espécie de comportamento "à margem do CTB", e reiterado, "um investimento empresarial na antijuridicidade do ato, que, nesse caso, só pode ser reprimido por ação civil pública" (Ministro Mauro Campbell). A matéria posta perante o STJ, portanto, é da maior "importância" (Ministra Assusete Magalhães), tanto mais quando o quadro fático passa a nefasta ideia de que "compensa descumprir a lei e pagar um pouquinho mais", percepção a ser rejeitada "para que se saiba que o Brasil está mudando, inclusive nessa área" (Ministro Francisco Falcão).

9. Embora não seja esse o ponto central do presente litígio, nem ao leigo passará despercebido que se esvai de qualquer sentido ou valor prático, mas também moral, jurídico e político, a pena incapaz de desestimular a infração e dela retirar toda a possibilidade de lucratividade ou benefício. De igual jeito ocorre com a sanção que, de tão irrisória, passa a fazer parte do custo normal do negócio, transformando a ilegalidade em prática rotineira e hábito empresarial, em vez de desvio extravagante a disparar opróbio individual e reprovação social. Nessa linha de raciocínio, o nanismo e a leniência da pena, incluindo-se a judicial, que inviabilizem ou dilapidem a sua natureza e ratio de garantia da ordem jurídica, debocham do Estado de Direito, pervertem e desacreditam seu alicerce central, o festejado império da lei. A ganância das transportadoras, in casu, espelha e semeia uma cultura de licenciosidade infracional, dela se alimentando em círculo vicioso, algo que, por certo, precisa ensejar imediata e robusta repulsa judicial.

DANO DIFUSO - OBRIGAÇÃO DE FAZER, DE NÃO FAZER E DE

INDENIZAR

10. A modalidade de dano tratada na presente demanda é tipicamente difusa, o que não quer dizer que inexistam prejuízos individuais e coletivos capazes de cobrança judicial pelos meios próprios. Como se sabe, a Lei 7.347/1985 traz lista meramente enumerativa de categorias de danos, exemplificada com a técnica de citação de domínios materiais do universo difuso e coletivo (meio ambiente; consumidor; patrimônio histórico-cultural; ordem econômica; honra e dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos; patrimônio público e social). O rol do art. 1º qualifica-se duplamente como *numerus apertus* em vez de *numerus clausus*. Primeiro, por impossibilidade jurídica absoluta de identificar e relacionar aquilo que, no mundo real da dignidade humana e dos valores fundamentais do ordenamento, encontra-se em permanente e compreensível estado de fluxo, mutação e atualização. Segundo, por explicitação direta efetuada pelo próprio legislador: "qualquer outro interesse difuso ou coletivo", expressão introduzida na Lei 7.347/1985 (o atual inciso IV do art. 1º) pelo Código de Defesa do Consumidor, a partir da posição, nesse ponto, dos Professores Ada Pellegrini Grinover e Kazuo Watanabe.

11. O STJ, nas demandas coletivas, admite, sim, a condenação, simultânea e agregadamente, em obrigação de fazer, de não fazer e de indenizar: uma típica obrigação cumulativa ou conjuntiva. Citam-se precedentes: AgInt no REsp 1.542.901/SC, Rel. Ministro Benedito Gonçalves, Primeira Turma, DJe 16/10/2019; REsp 1.328.753/MG, Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 3/2/2015; AgInt no AREsp 1.161.016/RS, Ministra Assusete Magalhães, Segunda Turma, DJe 21/5/2018; AgInt no REsp 1.703.367/SC, Rel. Ministro Gurgel de Faria, Primeira Turma, DJe 6/12/2019; AgInt no REsp 1.712.940/PE, Rel. Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 9/9/2019; AgInt no REsp 1.766.544/SC, Rel. Ministra Regina Helena Costa, Primeira Turma, DJe 9/10/2019; EREsp 1.410.698/MG, Rel. Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, Primeira Seção, DJe 3/12/2018; AgInt no REsp 1.702.981/SC, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 15/3/2019.

NÃO INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ - FATO NOTÓRIO - QUESTÃO JURÍDICA E NÃO FÁTICA

12. Na hipótese dos autos, indisputáveis os danos materiais, assim como onexo de causalidade. Sem dúvida, o transporte com excesso de carga nos caminhões da demandada causa dano material e extrapatrimonial *in re ipsa* ao patrimônio público (consubstanciado, nesta demanda, em deterioração de rodovia federal), ao meio ambiente (traduzido em maior poluição do ar e gastos prematuros com novos materiais e serviços para a reconstrução do pavimento), à saúde e segurança das pessoas (aumento do risco de acidentes, com feridos e mortos) e à ordem econômica.

13. Assim, desnecessário exigir perícias pontuais para cada caminhão que venha a trafegar com excesso de peso, com o desiderato de verificar a quantidade de avaria causada, pois a própria Lei 9.503/1997 e a Resolução CONTRAN 258, de 30 de novembro de 2007, com amparo em conhecimento técnico altamente especializado sobre danos às rodovias, estabeleceram limite de peso de mercadorias que podem ser transportados e a consequente responsabilização em caso de ultrapassar esse quantum, gerando multa pecuniária.

14. A confessada inobservância da norma legal pela empresa recorrida autoriza - ou melhor, exige - a pronta atuação do Poder Judiciário, com o fito de inibir o prosseguimento dessas práticas nefastas, em que as sanções administrativas não se revelaram capazes de coibir ou minimizar a perpetração de infrações ao Código de Trânsito Brasileiro.

15. Consequência direta do tráfego de veículos com excesso de peso, o dano material ao patrimônio público, associado à redução da longevidade do piso asfáltico rodoviário, independe, pela sua notoriedade, de provas outras, à luz do que dispõe o art. 334, inciso I, do CPC. Impossível, por outro lado, negar a existência donexo de causalidade entre o transporte com excesso de carga e a deterioração das rodovias decorrente de tal prática.

16. O transporte de cargas nas rodovias não é livre: submete-se a padrões

previamente assentados pelo Estado por meio de normas legais e administrativas. Logo, não há direito a efetuar-lo ao talante ou conveniência do transportador, mas apenas dentro dos critérios de regência, entre eles aqueles que dispõem sobre o peso máximo para a circulação dos veículos. O comando de limite do peso vem prescrito não por extravagância ou experimento de futilidade do legislador e do administrador, mas justamente porque o sobrepeso causa danos ao patrimônio público e pode acarretar ou agravar acidentes com vítimas. Portanto, inafastável, já que gritante, a relação entre a conduta do agente e o dano patrimonial imputado.

17. Dessa forma, volvendo ao caso concreto, caracterizado o agir ilícito (tráfego de veículos com excesso de peso) e a vinculação normal, lógica e razoável entre o tipo de comportamento e o dano imputado, deve a empresa responder pelos prejuízos causados, os quais derivam do próprio fato ofensivo. Segundo as regras da experiência comum, é desnecessária a comprovação pericial pela vítima.

18. É fato notório (art. 374, I, do CPC) que o tráfego de veículos com excesso de peso provoca sérios danos materiais às vias públicas, ocasionando definhamento da durabilidade e da vida útil da camada que reveste e dá estrutura ao pavimento e ao acostamento, o que resulta em buracos, fissuras, lombadas e depressões, imperfeições no escoamento da água, tudo a ampliar custos de manutenção e de recuperação, consumindo preciosos e escassos recursos públicos. Ademais, acelera a depreciação dos veículos que utilizam a malha viária, impactando, em particular, nas condições e desempenho do sistema de frenagem da frota do embarcador/expedidor. Mais inquietante, afeta as condições gerais de segurança das vias e estradas, o que aumenta o número de acidentes, inclusive fatais. Em consequência, provoca dano moral coletivo consistente no agravamento dos riscos à saúde e à segurança de todos, prejuízo esse atrelado igualmente à redução dos níveis de fluidez do tráfego e de conforto dos usuários. Assim, reconhecidos os danos materiais e morais coletivos (an debeatur), verifica-se a imprescindibilidade de devolução do feito ao juízo de origem para mensuração do quantum debeatur.

19. Estando delineado o contexto fático pelos examinadores de origem, não há falar em reexame de matéria fática, mas em reavaliação jurídica, o que não atrai o óbice da Súmula 7/STJ. ACÓRDÃO DE ORIGEM EM CONFRONTO COM A JURISPRUDÊNCIA DO STJ.

20. No mesmo sentido do presente entendimento, citam-se acórdãos recém-publicados do STJ, em casos idênticos: REsp 1.637.910/RN, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 9/9/2019; AgInt no REsp 1.701.573/PE, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 2/9/2019; AgInt no AREsp 1.139.030/DF, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 4/9/2019; AgInt no AREsp 1.137.714/MG, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 14/6/2019; REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 3/10/2017, DJe 6/3/2019; AgInt no REsp 1.712.940/PE, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 9/9/2019; EDcl no AgInt no AREsp 1.251.059/DF, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 22/10/2019.

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS PATRIMONIAIS, MORAIS COLETIVOS E ASTREINTES

21. Desse modo, fica deferido o pleito indenizatório por dano material formulado sob essa rubrica, em quantum a ser fixado pelo Tribunal de origem, observados parâmetros objetivos para essa finalidade. Por fim, confirma-se a existência do dano moral coletivo em razão de ofensa a direitos coletivos ou difusos de caráter extrapatrimonial - consumidor, ambiental, ordem urbanística, entre outros -, podendo-se afirmar que o caso em comento é de dano moral in re ipsa, ou seja, deriva do fato por si só.

22. Assim, reconhecidos os danos materiais e morais coletivos (an debeatur), verifica-se a necessidade de devolução do feito ao juízo de origem para mensuração do quantum debeatur. Nesse contexto, tendo em vista que a reprimenda civil deve ser suficiente para desestimular a conduta indesejada, fixo a multa no valor requerido pelo MPF. A propósito, no mesmo sentido, acórdão recém-publicado pela Segunda Turma do STJ: REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin,

Segunda Turma, DJe 6/3/2019. CONCLUSÃO

23. Recurso Especial provido para deferir o pleito de tutela inibitória (infrações futuras), conforme os termos e patamares requeridos pelo Ministério Público Federal na petição inicial, devolvendo-se o feito ao juízo a quo a fim de que proceda à fixação dos valores dos danos materiais e morais coletivos e difusos.

(REsp n. 1.642.723/RS, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 10/12/2019, DJe de 25/5/2020)"

"RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. ALEGAÇÃO DE PERDA DO OBJETO NÃO CONFIGURADA EM RAZÃO DE SUPOSTA ASSINATURA DO TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA. INADMISSIBILIDADE DE JUNTADA DE PROVA JÁ EM SEDE DE RECURSO ESPECIAL, BEM COMO DE EXAME DESTA, SOB PENA DE OFENSA À SÚMULA 7/STJ. SUGESTÃO DE LITISPENDÊNCIA QUE, NOS MOLDES EM QUE FORMULADA, DESAFIARIA O REVOLVIMENTO DO CONTEÚDO FÁTICO-PROBATÓRIO DOS AUTOS. EXAME DE PREVENÇÃO QUE ESBARRA NA FALTA DE PREQUESTIONAMENTO E NO TEOR DA SÚMULA 235/STJ, DADA A IMPOSSIBILIDADE DE INVOCAÇÃO QUANDO UM DOS PROCESSOS JÁ FOI JULGADO. CONDIÇÕES DA AÇÃO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA ASSERTÇÃO. INEXISTÊNCIA DE BIS IN IDEM NA COBRANÇA DA MULTA ADMINISTRATIVA. SANÇÃO QUE NÃO SE CONFUNDE COM A MULTA COMINATÓRIA DA LEI DA ACP OU COM AS ASTREINTES DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. RECURSO ESPECIAL DA EMPRESA PARCIALMENTE CONHECIDO E, NESSA PARTE, DESPROVIDO.

1. Trata-se, na origem, de Ação Civil Pública objetivando a condenação da empresa recorrente em obrigação de não fazer, consistente em não trafegar com seus veículos com excesso de peso no trecho de rodovia que atravessa o Estado de Sergipe, bem como na condenação à indenização por danos materiais e morais. Na espécie, o Tribunal de origem manteve a condenação na obrigação de não fazer, com a imposição de multa em caso de descumprimento da determinação judicial.

2. De início, mostra-se incabível a alegação de superveniente perda de objeto da presente demanda, com fundamento na assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta-TAC, juntado somente nesta fase recursal. Diversamente do que aduz a empresa, a jurisprudência desta Corte Superior não admite, em sede de Recurso Especial, a juntada de documentos novos. Entendimento diverso resultaria em supressão de instância, na resolução de questões que muitas vezes não foram objeto de prequestionamento, bem como na análise de fatos e provas na via excepcional, medida vedada nesta Corte.

3. Ressalte-se que o acolhimento das alegações da parte recorrente, quanto à perda de objeto, demandaria não só a análise dos documentos apresentados, mas também de dilação probatória, com o respeito ao devido processo legal, para se averiguar não só a amplitude do TAC, como também o seu devido cumprimento. Observe-se, ainda, que a empresa apenas mencionada o TAC celebrado em abril de 2015, não apontando a data da assinatura do primeiro TAC, firmado em 2009, vale dizer, vários anos antes da propositura da própria Ação Civil Pública.

4. Quanto à alegação de litispendência, tendo o Tribunal de origem concluído pela inexistência de identidade da causa de pedir, a revisão deste entendimento, conforme sustentado pela parte recorrente, demandaria necessariamente o reexame do conjunto fático-probatório, medida vedada em sede de Apelo Nobre.

5. Inviável, igualmente, o reconhecimento da prevenção aventada.

Com efeito, este tema não foi debatido pelo Tribunal de origem, e tampouco foram objeto de insurgência nos Embargos Declaratórios opostos. Assim, ante a ausência de prequestionamento, incide a Súmula 211/STJ. Vale lembrar que a reunião de ações conexas no juízo prevento tem por escopo, além de evitar decisões contraditórias, a economia e celeridade processual. Assim, ainda que superado o

óbice da Súmula 211/STJ, incide, na hipótese dos autos, a Súmula 235/STJ, segundo a qual a conexão não determina a reunião dos processos, se um deles já foi julgado.

6. No mais, segundo entendimento desta Corte Superior, deve-se aplicar a teoria da asserção para se aferir a presença das condições da ação, vale dizer, a partir das afirmações deduzidas na inicial.

Assim, tendo em vista a interposição da presente Ação Civil Pública objetivando a condenação da parte recorrente não só na obrigação de não fazer, como também de indenização por danos materiais e morais, verifica-se a presença, segundo a mencionada teoria, da necessidade, utilidade e adequação da presente demanda. Ressalte-se, diversamente do apontado pela parte recorrente, que a discussão não se limita à imposição de multa por trafegar com caminhão acima do peso.

7. No mérito, o descumprimento reiterado da vedação imposta pelo Código de Trânsito Brasileiro, com autuação da empresa por 13 vezes, decorrentes da mesma infração, ou seja, fazer seus veículos trafegarem com excesso de peso, revelou a necessidade de intervenção do Poder Judiciário. Conforme bem anotado pelo Tribunal de origem, a determinação judicial está direcionada a garantir a preservação do bem coletivo.

8. A imposição de sanção por infração à norma do Código de Trânsito Brasileiro, pela Autoridade de Trânsito, tem natureza administrativa, não se confundindo com a multa cominatória prevista nos artigos 11 da Lei da Ação Civil Pública e 461 do CPC/1973. A multa cominatória é um instrumento processual coercitivo para a efetivação da tutela jurisdicional.

9. Assim, não há que se falar em ofensa aos artigos do Código de Trânsito Brasileiro, não se confundindo as astreintes com a multa administrativa. Pela mesma razão, não há que se falar em bis in idem.

10. Vale lembrar que as esferas jurídicas são diversas, inexistindo, igualmente, ofensa ao devido processo administrativo, já que a multa administrativa continuará se sujeitando aos ditames do Código de Trânsito Brasileiro, com todas as garantias nele previstas.

11. Recurso Especial da Empresa parcialmente conhecido, para, nessa parte, negar-lhe provimento.

(REsp n. 1.581.580/SE, relator Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, Primeira Turma, julgado em 25/8/2020, DJe de 18/9/2020)".

"ADMINISTRATIVO. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRÁFEGO DE VEÍCULO DE CARGA COM EXCESSO DE PESO. DETERIORAÇÃO DO PISO ASFÁLTICO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS. INSTÂNCIA RECURSAL ORDINÁRIA QUE RECONHECE A PRESENÇA DOS PRESSUPOSTOS ENSEJADORES DA RESPONSABILIDADE CIVIL DA EMPRESA DEMANDADA. AGRAVO INTERNO DO MPF PROVIDO PARA AFASTAR A INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ E ACOLHER SEU RECURSO ESPECIAL.

1. Trata-se, na origem, de ação civil pública movida pelo Parquet federal, objetivando coibir o tráfego de veículos de carga com excesso de peso nas rodovias federais, na qual se postula a responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos decorrentes de repetidas condutas da empresa ré.

2. Sobre o tema, a jurisprudência desta Corte firmou-se no sentido do cabimento da pretensão, desde que comprovados, no caso concreto, reiterado desrespeito às normas administrativas, notoriedade do dano material ao patrimônio público e configuração do nexos de causalidade entre a prática e a deterioração das rodovias. Também se entende possível a fixação de multa por novo desrespeito à norma administrativa (astreintes) e a condenação à indenização por dano moral coletivo, que, na hipótese, ocorre in re ipsa. Nesse sentido:

REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 3/10/2017, DJe 6/3/2019; REsp 1.581.580/SE, Rel. Ministro

NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 25/8/2020, DJe 18/9/2020.

3. É fato incontroverso, nos presentes autos, que a empresa recorrida, no transporte rodoviário de suas mercadorias por vias federais, infringiu, em pelo menos 548 ocasiões, a regra proibitiva de tráfego com excesso de peso (art. 231, V, do Código de Trânsito), entre junho de 2007 e janeiro de 2010, em quadro revelador de sua recalcitrância e desapego ao bem público comum, contribuindo para a deterioração e conseqüente agravamento da segurança nas rodovias federais assim afetadas. Inegáveis, pois, tanto os danos materiais impostos à malha asfáltica quanto os danos morais impingidos à coletividade que se vale dessas mesmas rodovias, uma vez que motoristas e passageiros experimentam os dissabores e o desassossego de, a qualquer momento, deparar-se com graves defeitos na pista, boa parte deles ocasionada pelo excesso de peso de veículos de carga, expondo a todos e a cada um a constantes riscos de indesejáveis acidentes, com vítimas fatais ou não.

4. Agravo interno provido para, reformando a decisão singular agravada, afastar a incidência da Súmula 7/STJ, provendo-se, em desdobramento, o recurso especial do Ministério Público Federal, a fim de restaurar o acórdão regional que deu pela procedência da ação coletiva.

(AgInt no AREsp n. 1.429.060/DF, relator Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, relator para acórdão Ministro Sérgio Kukina, Primeira Turma, julgado em 15/12/2020, DJe de 18/12/2020)"

"ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE VEÍCULOS COM EXCESSO DE PESO. PEDIDO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. POSSIBILIDADE. DEMONSTRAÇÃO DA CONDUTA. RETORNO DOS AUTOS AO TRIBUNAL DE ORIGEM.

1. A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça firmou-se no sentido de que, comprovada a existência de reiterado desrespeito às regras proibitivas de tráfego de veículos com excesso de peso, os danos materiais impostos à malha asfáltica e os danos morais impingidos à coletividade são notórios e dispensam comprovação específica.

2. Assiste razão à agravante no que diz respeito à impossibilidade de, no caso concreto, a indenização ser arbitrada perante esta Corte de Justiça, motivo pelo qual deve ser afastada a condenação imposta pela decisão agravada. Não obstante, tendo sido reconhecido o dano material praticado pela agravante, verifica-se a necessidade de devolução do feito ao juízo de origem para mensuração do quantum debeat a partir da análise de todo o conjunto probatório exposto nos presentes autos.

3. Agravo interno parcialmente provido"

(STJ, AgInt no REsp 1.862.869/SP, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 18/08/2021).

"PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGAS COM EXCESSO DE PESO. DANOS COLETIVOS, OBRIGAÇÃO DE FAZER E ASTREINTES. POSSIBILIDADE JURÍDICA. INCIDÊNCIA EM CONCRETO REMETIDA À APURAÇÃO NA ORIGEM, COM SEGUIMENTO DA INSTRUÇÃO. JULGAMENTO MONOCRÁTICO. SÚMULA 568/STJ. DESCABIMENTO DO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. DECISÃO TRANSITADA EM JULGADO. PRECLUSÃO. SÚMULAS 7 E 83 DO STJ. NÃO INCIDÊNCIA. MATÉRIAS DE MÉRITO DA AÇÃO. DISCUSSÃO PREMATURA.

1. A decisão do agravo em recurso especial ficou transitada em julgado. Aprecia-se aqui unicamente o recurso especial anteriormente convertido, sendo preclusa a discussão sobre recurso julgado em etapa processual diversa.

2. O julgamento monocrático na hipótese viabiliza-se ante a Súmula 568/STJ (O relator, monocraticamente e no Superior Tribunal de Justiça, poderá dar

ou negar provimento ao recurso quando houver entendimento dominante acerca do tema). Ademais, a submissão do feito ao colegiado na presente via supre eventual vício.

3. Não há incidência das Súmulas 7/STJ (A pretensão de simples reexame de prova não enseja recurso especial) e 83/STJ (Não se conhece do recurso especial pela divergência, quando a orientação do tribunal se firmou no mesmo sentido da decisão recorrida) à pretensão recursal de se seguir a apuração dos danos e responsabilidades da agravante pelo transporte de carga em excesso.

4. A jurisprudência deste Colegiado admite a persecução de referidas medidas (obrigação de fazer e não fazer, danos morais e materiais coletivos, e astreintes) em ação civil pública visando tutelar o trânsito seguro e patrimônio público em rodovias, em tese violados pelo transporte de cargas em excesso de peso. Compete à origem, entretanto, apurar a ocorrência de danos e responsabilidades no caso concreto, após instrução regular.

5. Descabe discutir aspectos de mérito da ação em recurso que limitou-se a admitir a possibilidade jurídica dos pedidos, determinando à instância ordinária a apreciação do caso concreto.

6. Agravo interno conhecido em parte e, nessa extensão, não provido" (STJ, AgInt nos EDcl no REsp 1.715.949/DF, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/09/2022).

As premissas que embasam tais precedentes foram didaticamente sintetizadas nos seguintes termos:

A jurisprudência desta Corte estabelece as premissas que autorizam a conclusão do juízo singular: i) há um direito coletivo ao trânsito seguro; ii) não há direito ao livre trânsito com excesso de carga, ainda que mediante pagamento de pedágio; iii) a vedação ao sobrepeso decorre da necessidade de proteção ao patrimônio e à segurança, sendo a previsão administrativa o fundamento das presunções de notoriedade dos elementos de responsabilização do transportador; iv) o dano decorrente do transporte de cargas em excesso é notório e direto, sendo dispensada a prova específica; v) provado o transporte com excesso de carga, configura-se o dano e o nexa causa respectivo; vi) o dano decorrente é moral e material; vii) o dano tem natureza difusa; viii) a conduta ilícita decorre do investimento empresarial na atividade antijurídica, lucrativa em face da desproporcionalidade entre a multa administrativa e o benefício econômico usufruído pelo transportador, e não é tolerada pelo direito; ix) não há dupla punição pelos mesmos fatos (bis in idem) na hipótese de responsabilização civil em via judicial de conduta com previsão de sanção administrativa; x) o acolhimento jurisdicional de medidas garantidoras do direito e das leis não configura usurpação de competência legislativa ou administrativa; xi) a compensação dos danos pode ser buscada em dinheiro ou obrigação de fazer, de forma isolada ou cumulativamente; xii) são cabíveis astreintes para a inibição da conduta; e xiii) a reiteração comprovada ou inequívoca das infrações autoriza esta Corte a reconhecer a responsabilidade pelo preenchimento dos elementos ensejadores do dano e do nexa causal, cabendo à instância ordinária a fixação dos patamares indenizatórios.

(STJ, AgInt no REsp 1.783.304/DF, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 15/03/2021).

No mesmo sentido: AgInt nos EDcl no REsp 1.870.571/MG, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 18/08/2021; AgInt no AREsp 1.716.133/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 01/07/2021; AgInt no REsp 1.871.976/PR, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL

MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 02/06/2021; AgInt no REsp 1.871.976/PR, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 02/06/2021; AgInt no AREsp 1.779.984/MG, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/05/2021; AgInt no REsp 1.678.883/DF, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 19/04/2021; REsp 1.819.993/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 18/12/2020; AgInt no AREsp 1.580.705/MG, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 06/03/2020).

Deste modo, na esteira da jurisprudência desta Corte Superior, evidenciado o reiterado descumprimento da norma limitadora de carga para o tráfego de veículos, cabível o ajuizamento de Ação Civil Pública buscando a imposição de tutela inibitória e a consequente responsabilização civil do infrator pelos danos materiais e morais coletivos, que são considerados notórios e dispensam comprovação específica (art. 374, I, do CPC).

IV - Tese jurídica firmada, para fins do recurso repetitivo (art. 104-A, III, do RISTJ)

Assim, para cumprimento do requisito legal e regimental, propõe-se a seguinte tese:

O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator.

V - Solução dada ao caso concreto (art. 104-A, IV, do RISTJ)

Firmada a tese jurídica, remanesce o exame do caso concreto.

Conforme relatado, o Tribunal de origem negou provimento às Apelações interpostas pelos recorrentes ao fundamento de que *"a solução para o problema do excesso de peso/carga nos veículos que transitam nas rodovias federais deve ter em conta a aplicação, 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 eficiente, a lesão efetiva ao bem jurídico tutelado, podendo a autoridade competente utilizar-se, para tanto, de vasto suporte material e legal posto à sua disposição, bem assim do poder de polícia. Já a imposição de 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" (fl. 260e).

No caso concreto, embora a premissa do acórdão recorrido destoe da tese ora firmada, não foi evidenciado o reiterado descumprimento da normas de trânsito inserta no art. 231, V, do CTB, uma vez que a existência de 04 (quatro) autuações no período de 04 (quatro) anos não tem o condão de configurar a recalcitrância configuradora da responsabilidade civil por danos causados ao patrimônio público e à coletividade. Nesse sentido:

"PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. ENUNCIADO ADMINISTRATIVO Nº 3/STJ. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE DE CARGA EM RODOVIAS FEDERAIS. EXCESSO DE PESO. PEDIDO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS COLETIVOS. CONDUTA ANTIJURÍDICA NÃO EVIDENCIADA NO CASO CONCRETO. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO.

1. Inicialmente é necessário consignar que o presente recurso atrai a incidência do Enunciado Administrativo n. 3/STJ: 'Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC'.

2. Não se desconhece o cabimento da ação civil pública para obter pronunciamento judicial voltado à imposição de obrigação de não fazer e pagamento de indenização por danos morais coletivos por empresa que persiste com a prática de fazer com que seus veículos circulem com excesso de peso, mesmo após considerável número de autuações administrativas no Código Brasileiro de Trânsito.

3. Contudo, na hipótese dos autos, consignado que a empresa demandada sofreu apenas quatro infrações por ano em média, de modo que esse número de infrações é manifestamente insuficiente para evidenciar conduta antijurídica que deve ser combatida por meio de ação pública, pois do contrário, haverá banalização da ação civil pública a qual não foi concebida para tratar de casos isolados que podem ser resolvidos na esfera administrativa.

4. Agravo interno não provido" (STJ, AgInt no REsp 1.819.218/RN, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 09/03/2020).

Logo, não merece reforma o acórdão combatido.

VI - Conclusão

Ante o exposto, proponho que seja firmada a seguinte tese: "**O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator**".

Quanto ao caso concreto, conheço dos Recursos Especiais e nego-lhes provimento.

É como voto.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Números Origem: 08045229020144058400 128000000688201314 12800000688
8045229020144058400

PAUTA: 22/11/2023

JULGADO: 22/11/2023

Relatora

Exma. Sra. Ministra **ASSUSETE MAGALHÃES**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra ASSUSETE MAGALHÃES

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. EDSON OLIVEIRA DE ALMEIDA

Secretária

Bela. MARIANA COUTINHO MOLINA

AUTUAÇÃO


RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO - Atos
Administrativos - Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico

CERTIDÃO

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

Adiado por indicação da Sra. Ministra Relatora.

 2020/0321573-7 - REsp 1908497

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Números Origem: 08045229020144058400 128000000688201314 12800000688
8045229020144058400

PAUTA: 22/11/2023

JULGADO: 20/06/2024

Relator

Exmo. Sr. Ministro **TEODORO SILVA SANTOS**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra REGINA HELENA COSTA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. BRASILINO PEREIRA DOS SANTOS

Secretária

Bela. MARIANA COUTINHO MOLINA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO - Atos
Administrativos - Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico

CERTIDÃO

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

Adiado por indicação do Sr. Ministro Relator.

C505249628882@ 2020/0321573-7 - REsp 1908497

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Números Origem: 08045229020144058400 128000000688201314 12800000688
8045229020144058400

PAUTA: 14/08/2024

JULGADO: 14/08/2024

Relator

Exmo. Sr. Ministro **TEODORO SILVA SANTOS**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra REGINA HELENA COSTA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. EITEL SANTIAGO DE BRITO PEREIRA

Secretária

Bela. MARIANA COUTINHO MOLINA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO - Atos
Administrativos - Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico

CERTIDÃO

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

Retirado de pauta por indicação do Sr. Ministro Relator.

C505249628802@ 2020/0321573-7 - REsp 1908497

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Números Origem: 08045229020144058400 128000000688201314 12800000688
8045229020144058400

PAUTA: 09/10/2024

JULGADO: 09/10/2024

Relator

Exmo. Sr. Ministro **TEODORO SILVA SANTOS**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra REGINA HELENA COSTA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. BRASILINO PEREIRA DOS SANTOS

Secretária

Bela. MARIANA COUTINHO MOLINA

AUTUAÇÃO


RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
MURILLO SILVA DA ROSA - DF034132
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820
CAMILLA ROSE EWERTON FERRO RAMOS - DF051954
IZABELLA MATTAR MORAES - DF058035

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO - Atos
Administrativos - Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico

CERTIDÃO

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

Adiado por indicação do Sr. Ministro Relator.

 2020/0321573-7 - REsp 1908497

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Números Origem: 08045229020144058400 128000000688201314 12800000688
8045229020144058400

PAUTA: 13/11/2024

JULGADO: 27/11/2024

Relator

Exmo. Sr. Ministro **TEODORO SILVA SANTOS**

Presidente da Sessão

Exma. Sra. Ministra REGINA HELENA COSTA

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. BRASILINO PEREIRA DOS SANTOS

Secretária

Bela. MARIANA COUTINHO MOLINA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT
RECORRENTE : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RECORRIDO : F. CLEDSON C. SOUSA GESSO
ADVOGADO : DEFENSORIA PÚBLICA DA UNIÃO
INTERES. : UNIÃO
INTERES. : CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE - "AMICUS CURIAE"
ADVOGADOS : MARILDA DE PAULA SILVEIRA - DF033954
MURILLO SILVA DA ROSA - DF034132
RAPHAEL ROCHA DE SOUZA MAIA - DF052820
CAMILLA ROSE EWERTON FERRO RAMOS - DF051954
IZABELLA MATTAR MORAES - DF058035

ASSUNTO: DIREITO ADMINISTRATIVO E OUTRAS MATÉRIAS DE DIREITO PÚBLICO - Atos
Administrativos - Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico

SUSTENTAÇÃO ORAL

Proferiu sustentação oral o Dr. FLAVIO HENRIQUE UNES PEREIRA, pela parte
INTERES.: CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE.

Assistiu ao julgamento o Dr. FABIO VICTOR DA FONTE MONNERAT, pela parte
RECORRENTE: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE
TRANSPORTES - DNIT.

CERTIDÃO

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

A Primeira Seção, por unanimidade, conheceu e negou provimento aos recursos
especiais, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Foi aprovada, por unanimidade, a seguinte tese jurídica, no tema 1104:

O direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e
morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado, em rodovias, de veículo com excesso de
peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator.

Os Srs. Ministros Afrânio Vilela, Maria Thereza de Assis Moura, Benedito
Gonçalves, Marco Aurélio Bellizze, Sérgio Kukina, Gurgel de Faria e Paulo Sérgio

**CERTIDÃO DE JULGAMENTO
PRIMEIRA SEÇÃO**

Número Registro: 2020/0321573-7

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 1.908.497 / RN

Domingues votaram com o Sr. Ministro Relator.

Ausente, justificadamente, o Sr. Ministro Francisco Falcão.

 2020/0321573-7 - REsp 1908497