



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA - RONDÔNIA

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA ____ VARA
FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DE RONDÔNIA**

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo procurador da República que esta subscreve, com base no Inquérito Civil Público 1.31.000.001680/2022-71, no uso de suas atribuições, com fulcro no art. 129, III e V da Constituição da República, e em dispositivos pertinentes da Lei 7.347/85 e Lei Complementar 75/93, vem, perante Vossa Excelência, propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE
TUTELA** em face de

VIBRA ENERGIA S.A. (“VIBRA”), nova denominação da PETROBRÁS DISTRIBUIDORA S.A., pessoa jurídica de direito privado, CNPJ: 34.274.233-0097-46, localizada na RUA TERMINAL DA PETROBRAS 337, NACIONAL -PORTO VELHO/RO CEP: 76801850, pelas razões de fato e de direito que passa a expor.

I - DO OBJETO DA AÇÃO

A presente ação civil pública tem por objetivo inibir a prática ilícita e reiterada da requerida de promover o tráfego de veículos de carga com excesso de peso com vistas a defender o direito dos cidadãos usuários das rodovias federais: (a) à vida, à integridade física e à saúde, (b) à segurança pessoal e patrimonial, e, ainda, os também difusos e coletivos direitos (c) à preservação do patrimônio público federal, consubstanciado na rodovia federal e os serviços de transporte, (d) à ordem econômica e, ainda, (e) ao meio ambiente equilibrado (natural e artificial).

Com relação à empresa requerida, constatou-se que, conforme se infere

do OFÍCIO 109/2025/SPRF-RO - PR-RO-00011097/2025 (doc 01 e anexos), a PRF autuou 52 (cinquenta e dois) autos de infração por excesso de peso em desfavor da requerida.

Assim, busca-se compelir a requerida a se abster de dar saída a veículos com excesso de peso de seus estabelecimentos, ou de terceiros por ela contratados. Pretende-se, ainda, a condenação na obrigação de indenizar o dano material que o transporte com excesso de peso causa ao pavimento das rodovias federais, bem assim indenizar o dano moral coletivo decorrente de tal conduta ilícita, a qual vem colocando em risco a segurança viária e a integridade física e material de todos que trafegam pelas rodovias federais.

II - A COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL E A LEGITIMIDADE DO MPF

A competência da Justiça Federal decorre de o fato danoso aqui tratado estar a ocorrer em rodovias federais que cruzam o estado de Rondônia, bens integrantes do patrimônio da União.

Por sua vez, a legitimidade do Ministério Público Federal para a causa decorre do fato danoso aqui tratado estar a ocorrer em rodovias federais, bens integrantes do patrimônio da União, o que denota a existência de interesse federal. Conforme preceitua o art. 129, III, da CRFB 1988, compete ao Ministério Público, dentre outras atribuições, a defesa da ordem jurídica e dos interesses sociais, bem como a função de zelar pela preservação do patrimônio público.

Nesse mesmo sentido, a Lei Complementar 75/1993 estabelece, em seu art. 5º, a legitimidade ao Ministério Público Federal para ingressar com ação civil pública para a defesa de interesses meta individuais, mormente nas áreas das relações de consumo, do meio ambiente e do patrimônio público.

Ademais, a presença no polo ativo do Ministério Público Federal, órgão que, embora dotado de capacidade processual, é formalmente vinculado à União (artigo 109, I da Constituição da República).

III - DOS FATOS

Chegou ao conhecimento dessa Procuradoria que a requerida, VIBRA ENERGIA S.A. (“VIBRA”), nova denominação da PETROBRÁS DISTRIBUIDORA S.A., pessoa jurídica de direito privado, CNPJ: 34.274.233-0097-46, estava transportando cargas com excesso de peso por rodovias federais. Em razão disso, instaurou-se o Inquérito Civil 1.31.000.001680/2022-71 com o intuito de apurar eventuais lesões ao patrimônio público federal.

Conforme se infere dos autos do IC acima, requisitou-se à Polícia Rodoviária Federal em Rondônia e o Departamento de Infraestrutura e Transportes uma lista, acompanhada das eventuais infrações, dos 10 (dez) maiores infratores ou prováveis infratores, autuados nos últimos 12 meses em Rondônia (doc. 02).

Em resposta, a PRF encaminhou a lista acima solicitada em que consta a requerida como uma das 10 maiores infratoras por excesso de peso nas rodovias federais de Rondônia.

O *Parquet* federal propôs à requerida a realização de um Termo de Ajustamento de Conduta, no montante de apenas 10% dos cálculos elaborados pela PRF, no entanto, conforme se infere da PETIÇÃO ELETRÔNICA - PR-RO-00007332/2025 (doc. 03), a pessoa jurídica informou não ter interesse em assinar Termo de Ajuste de Conduta.

Com a recusa por parte da empresa de firmar o TAC, solicitou-se novamente à Superintendência da Polícia Rodoviária Federal em Rondônia e ao Departamento de Infraestrutura e Transportes as infrações por excesso de peso autuadas em desfavor da pessoa jurídica VIBRA ENERGIA S.A. (“VIBRA”), nova denominação da PETROBRÁS DISTRIBUIDORA S.A., CNPJ: 34.274.233-0097-46, de 2021 a março de 2025 (doc. 04).

Conforme se infere do OFÍCIO 109/2025/SPRF-RO - PR-RO-00011097/2025 (doc 01 e anexos), a PRF autuou 52 autos de infração por excesso de peso em desfavor da requerida.

Insta ressaltar que, infelizmente, os órgãos acima ainda não dispõem de pessoal em número suficiente para coibir essa prática abusiva que coloca em risco a vida dos demais usuários do Sistema Rodoviário Federal. Não dispõem sequer de balanças para pesar os veículos em todos os pontos de rodovias federais que cortam o estado de Rondônia, pois, se tivessem, provavelmente o número de infrações contra a requerida seria bem maior.

É fato notório que o transporte de mercadoria em sobrepeso coloca em risco direto e iminente não só a vida do próprio motorista do caminhão, mas, principalmente, a integridade física dos demais usuários do sistema rodoviário. Isto porque, além de danificar o pavimento, o excesso de peso afeta o desempenho do veículo, ensejando o desgaste acentuado dos pneus e afetando diretamente a eficiência da suspensão e dos freios, o que aumenta sobremaneira as chances de ocorrer um acidente.

Com efeito, na maior parte dos acidentes ocorridos em rodovias federais constata-se o envolvimento de veículos de carga, a maioria deles com excesso de peso, o que dificulta a frenagem, principalmente quando o motorista solta o caminhão “na banguela” (ou seja, desengatado), fazendo com que a frenagem se torne uma manobra quase impossível.

Ademais, com esse *modus procedendi*, a requerida contribuiu para a destruição, inutilização e deterioração de rodovias federais que cortam nossa região.

IV - DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

É fato notório que o transporte de mercadoria em sobrepeso – seja do Peso por Eixo, por Peso Bruto Total (PBT/Peso Bruto Total Combinado – PBTC) ou por Capacidade Máxima de Tração (CMT) – é causa nociva à durabilidade do pavimento, sendo, por óbvio, principal agente da redução do tempo útil das estradas pavimentadas e do aumento de insegurança dos usuários destas. Além disto, o tráfego com excesso de peso viola o direito dos cidadãos e, em especial, os dos cidadãos-usuários das rodovias federais (a) à vida, à integridade física e à saúde, (b) à segurança pessoal e patrimonial, e ainda aos também difusos e coletivos direitos (c) à preservação do patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal e nos serviços de transporte, (d) à ordem econômica e, ainda, (e) ao meio ambiente equilibrado (natural e artificial).

Com efeito, a Lei 9.503/97, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro, dispõe que:

“Art. 1.º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

(...)

§ 2.º **O trânsito, em condições seguras, é um direito de TODOS e dever dos órgãos e entidades competentes** do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito.” (destacou-se)

Nessa ótica, em estudo denominado de “Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do Pavimento”, o Prof. João Fortini Albano^[1], Doutor em Engenharia Civil, destaca que:

“Ultrapassar os limites legais de carga por eixo ou PBT constitui uma ação criminosa que obriga o Governo a desviar pesados recursos de outros setores para a manutenção e a restauração viária. Privam-se os usuários do uso de rodovias em boas condições, **diminuindo o conforto, a segurança e aumentando o tempo médio de viagem**. Por último, são ainda afetados os próprios transgressores, pois nem sempre o lucro imediato é compensando pelo **alto risco de acidentes**, pela depreciação rápida do veículo e por multas cobradas pela eventual fiscalização por pesagem nas rodovias”. (destacou-se)

O excesso de carga traz, indiscutivelmente, uma maximização da produtividade e dos lucros de quem se beneficia por tal fator (em geral, o

chamado “embarcador ou expedidor”). Mas produz, por outro lado, assim como pesquisado pelo Prof. João Fortini Albano^[2], um efeito não desejável (e, acrescente-se, ilegal): a deterioração acelerada da camada de revestimentos e da estrutura dos pavimentos da rede viária e o aumento do risco (à segurança e à vida, principalmente) dos usuários que dela se utilizam.

O **Manual de Estudos de Tráfego**, elaborado pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), órgão vinculado ao **DNIT**, expõe o seguinte:

“Os excessos de peso dos veículos de carga causam sérios transtornos à **segurança**, ao conforto e à fluidez do tráfego, bem como **às estruturas da via, principalmente, o pavimento e as obras-de-arte**. Estes excessos são caracterizados sob duas formas: o excesso de peso bruto total (PBT) e o excesso de peso por eixo^[3]”.

Inegavelmente os efeitos advindos do excesso de peso são ameaça à perfeita segurança dos usuários das rodovias e, conseqüentemente, à vida destes, sendo premente a necessidade de obstrução deste ciclo vicioso que se formou ao longo dos anos.

O aludido Manual de Estudos de Tráfego enumera as seguintes conseqüências advindas do transito de veículos com excesso de Peso Bruto Total e/ou de Peso por Eixo (respectivamente), conforme transcrito abaixo:

“Um veículo que trafega com peso superior ao peso bruto total de projeto atenta contra a segurança sob vários aspectos:

- **Compromete a segurança do próprio veículo**, já que vários de seus componentes, como eixos, molas, freios e outros, podem não suportar os esforços produzidos pelos excessos;
- **Amplia consideravelmente o risco de acidentes**, devido à fadiga dos equipamentos e componentes, que levam ao desgaste prematuro e imprevisível;
- **Passa a trafegar em velocidades menores, prejudicando o tráfego de veículos mais rápidos, criando situações de risco;**
- **Afeta a capacidade da via**, pela redução de velocidade que provoca, sobretudo nos trechos ondulados e montanhosos com longos aclives e rampas acentuadas;
- **Compromete as estruturas das obras-de-arte**, projetadas segundo determinado trem-tipo, **provocando custos de manutenção e de recuperação bem maiores;**

Por sua vez, **o excesso no Peso por Eixo** é indesejável sob os seguintes aspectos:

- À semelhança do que ocorre com o excesso no PBT, também certos componentes com a suspensão, transmissão, rodas, o próprio eixo e, principalmente, os pneus, não são projetados para suportar os esforços

adicionais gerados pelo excesso, estando sujeitos à quebra ou ruptura, **colocando em risco a segurança do próprio veículo e dos demais veículos na corrente de tráfego;**

- **O efeito do excesso de peso por eixo sobre a vida útil do pavimento é bastante significativo.** A análise das curvas de equivalência do método de dimensionamento do DNIT, mostra que o efeito segue um função exponencial (um acréscimo de 20 % no peso duplica o efeito da carga no pavimento);

- O excesso de peso por eixo afeta também os **custos de conservação e manutenção;**

Além disso, **o excesso de carga frequentemente é acompanhado de perdas parciais ao longo do trajeto**, como areia, pedra, produtos químicos sólidos e a granel, como enxofre e outros, **perdas essas ocasionadas por volumes superiores à capacidade das carrocerias. Tais perdas aceleram o processo de deterioração do pavimento pela ação física-abrasiva, ou química, atacando o asfalto e acelerando sua desagregação**” (destacou-se).

Por tais circunstâncias, a Lei 9.503/97 (Código de Transito Brasileiro), em seu artigo 99, caput, prevê que “somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites” previamente estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – **CONTRAN**.

Com o objetivo de regulamentar esse dispositivo de Lei, o CONTRAN expediu as **Resoluções 210/06, 211/06 e 258/06**, que fixaram os limites de peso e as respectivas tolerâncias a serem admitidas na circulação de veículos na via terrestre. Nessas resoluções, tem-se como proibida a circulação, pelas vias terrestres, de veículos cujo o peso ultrapasse:

- a) aos delimitados pela **Resolução CONTRAN 210/06**, que estabelece os **limites de peso e dimensão para veículos que transitem por vias terrestres;**
- b) aos expostos pela Resolução **CONTRAN 211/06** , que estabelece os **requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) e o respectivo limite aceito, e**
- c) ao previsto pela Resolução CONTRAN n. 258/06, que estabelece os **percentuais de tolerâncias.**

Cada modelo de veículo tem um determinado limite de peso (ou seja, os limites de peso variam dependendo do modelo do veículo) obedecendo sempre às indicações constantes das citadas **RESOLUÇÕES CONTRAN 210/06 e 211/06**.

Já a **Resolução CONTRAN 258/06** reservou determinada faixa, acima do limite legal estipulado pelas Resoluções CONTRAN 210/06 e 211/06 , como diferença a ser desprezada no âmbito administrativo, denominada de “tolerância”. Isto é, se aceita um

determinado valor acima do estabelecido como se fosse uma “média de erro” do aparelho.

A justificativa para tal medida (**tolerância**) está amparada na proteção acerca de eventual incerteza de medição do peso dos veículos quando realizada por equipamentos diferentes. Tanto é assim que tais valores de tolerância não podem ser incorporados diretamente no carregamento dos veículos, isto é, no valor expresso na nota fiscal.

Vale esclarecer: o limite (sem tolerância) deve ser respeitado quando do carregamento do veículo. A tolerância é utilizada tão-somente para suposta divergência de pesos auferidos por balanças diferentes; logo, não pode ser incluída pelo embarcador quando for realizado o carregamento do veículo.

A tolerância, via de regra, é de 5% (cinco por cento) sobre o limite máximo permitido para o Peso por Eixo e/ou para o Peso Bruto Total (PBT), respeitado o modelo de cada veículo. Excepcionalmente, no entanto, por força do art. 17 da citada Resolução CONTRAN 258/07 e da Resolução CONTRAN 301/08, a tolerância máxima sobre o Peso por Eixo foi elevada de 5% para 7,5% até a data de 30 de junho de 2009.

Trata-se de benefício administrativo aplicável somente ao Peso por Eixo (portanto, NÃO ao Peso Bruto Total ou à Capacidade Máxima de Tração), com o único fim de fornecer prazo para adaptação dos responsáveis às regras e aliviar tensões no “mercado de fretes”, destoando da característica principal da tolerância (como visto: a de suprir eventuais divergências entre balanças diferentes).

Analisando esse contexto, o Doutor João Fortini Albano, no estudo intitulado de “Efeitos da Tolerância sobre a Carga Máxima por Eixos”, salienta o seguinte:

“A projeção da redução da vida útil do pavimento em função da ação do tráfego indica que **com um aumento nos limites de carga de 5,0%, um período inicial de 10 anos diminui para valores de 7,8 a 8,4 anos. Com o aumento da tolerância para 7,5%, a previsão é de vida útil cai para a faixa entre 6,5 a 7,0 anos.** Em outras palavras, 5,0% de tolerância significa uma redução média de 19% e com o aumento de 7,5% na tolerância, pode ocorrer uma redução média de até 32,0% na vida útil de um pavimento de acordo com as hipóteses de tráfego consideradas. **Conclui-se que aumentar a tolerância de 5,0 para 7,5% implica em reduzir a vida útil em até mais de 13,0%!**” (destacou-se)

Todavia, mesmo sob a égide do referido benefício administrativo (que elevou a tolerância para 7,5%), tais regras NÃO são respeitadas pela imensa maioria das empresas, as quais ultrapassam tanto o limite máximo (expresso pelas Resoluções CONTRAN 210/06 e 211/06), quanto a respectiva tolerância (Resolução CONTRAN 258/06 e 301/08), gerando a infração administrativa prevista no art. 231, inciso V, do CTB.

Com efeito, a infração administrativa exposta no art. 231 do CTB,

infelizmente, já não é mais empecilho para o fluente trânsito de veículos com excesso de peso, que já se tornou prática rotineira das empresas brasileiras, especialmente da empresa ré.

Isso porque, como explica ALBANO, citando pesquisa realizada pela extinta **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT)** e informações publicadas pelo próprio DNIT (DNER, 2000), “nas rodovias brasileiras os caminhões trafegam com sobrecarga de 10 a 30%”(destacou-se).

Em pesquisa realizada com o mesmo foco, desta vez elaborada pela **Coordenação Geral de Operações Rodoviárias (CGOR)**, órgão vinculado ao DNIT, concluiu-se, de forma ainda mais catastrófica, que **“77% dos caminhões trafegam com excesso de peso por eixo^[4]”** (destacou-se).

Igualmente, o **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT)** apurou que **“um excesso médio de 10% de peso por eixo, reduzem em até 40% a vida útil projetada para o pavimento^[5]”**(destacou-se).

Corroborando todos esses dados, **ALBANO** (pág. 62) explica os efeitos do trânsito de veículos com excesso de **Peso por Eixo**:

“A comprovação de que o excesso de carga por eixo é um das maiores causas dos defeitos em pavimentação é simples de ser demonstrada. Por exemplo, utilizando a equação para cálculo do FEC para eixo simples com rodado duplo (...), calcula-se para uma carga de 107,5 kN (10,75 tf) (carga máxima mais tolerância) um FEC de 3,27. Um FEC de 3,27 significa que a passagem de um eixo com 107,5 kN (10,75 tf) sobre um pavimento tem o mesmo efeito (provoca o mesmo dano) do que 3,27 passagens sobre o mesmo pavimento do eixo padrão carregado com 82 kN. (...) Observe-se que ao ocorrer um deslocamento de uma carga de 120 kN (20,0% além do limite máximo sem considerar a tolerância), o FEC correspondentes assume o valor de 5,26. Há, portanto uma relação entre os FEC's de 1,61 que pode ser interpretado como a ocorrência de um 'consumo' da ordem de 60,0% maior do que o máximo suportável (certamente com o surgimento de defeitos prematuros), condição que, evidentemente, deverá reduzir a durabilidade prevista para o pavimento considerado” (destacou-se)

Efetivamente, tem-se que o transporte de carga além do limite permitido pelo Código de Trânsito Brasileiro causa tanto dano material quanto dano moral coletivo, o que, nos termos do Código Civil, gera o dever de indenizar:

“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.”

“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”.

IV. 1 – Do entendimento do Superior Tribunal de Justiça quanto ao tráfego reiterado, em rodovias de veículo com excesso de peso

Em 18/12/2024, a Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ)^[6], sob o rito dos recursos repetitivos (Tema 1.104), estabeleceu a tese de que "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".

Com efeito, o ministro Teodoro Silva Santos, relator do tema repetitivo, ressaltou que, embora o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) preveja a aplicação de multas para o caso de excesso de peso em veículos, o Judiciário também pode adotar outras medidas para responsabilizar as transportadoras pela deterioração das rodovias.

Ademais, o relator afirmou que, para preservar as rodovias e garantir a segurança no trânsito, o artigo 231, inciso V, do CTB estabelece que o excesso de peso é infração de natureza média, sujeita a multa. No entanto, segundo ele, **a punição administrativa não esgota necessariamente a resposta punitiva do Estado, sobretudo, quando há uma evidente desproporção entre a penalidade e o benefício obtido pelo infrator com a reincidência no comportamento proibido:**

"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".

O relator ponderou que, enquanto a multa administrativa sanciona ilícitos passados, a multa civil (astreintes) tem finalidade distinta: desestimular a conduta reiterada do infrator e garantir o cumprimento de obrigações determinadas judicialmente. Assim, para o ministro, não há configuração de bis in idem nas diversas respostas estatais direcionadas à mesma conduta contrária ao ordenamento jurídico.

O ministro também destacou que o excesso de peso nos veículos provoca uma deterioração prematura da malha viária, fazendo com que a vida útil da via diminua em 30%, ou em até 70% nas rodovias de tráfego intenso. "Assim, um pavimento projetado para durar

cerca de dez anos dura apenas sete e, nos casos mais extremos, resume-se a três anos", acrescentou:

"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" (gn)

V - DO DANO MATERIAL E MORAL COLETIVO

Efetivamente, tem-se que o transporte de carga além do limite permitido pelo Código de Trânsito Brasileiro causa tanto dano material, quanto dano moral coletivo.

Sobre o assunto, brinda-nos Carlos Alberto Bittar assentando que:

"o dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico: quer isso dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto imaterial. Tal como se dá na seara do dano moral individual, aqui também não há que se cogitar de prova de culpa, devendo-se responsabilizar o agente pelo simples fato da violação (*damnum in re ipsa*)".(RT, 12/44, p. 55/59).

É notório o transtorno que o péssimo estado de conservação da malha rodoviária causa aos usuários. Não raras vezes os noticiários apresentam a insatisfação dos motoristas e passageiros diante dos constantes buracos que maculam as rodovias federais.

Além da tensão que uma má pavimentação causa aos motoristas, há também os mais diversos sofrimentos causados pelos acidentes de trânsito.

Sendo assim, a conduta ilícita da requerida (trânsito reiterado de veículos com sobrepeso), por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, viola a lei (Código de Trânsito Brasileiro) e, com isso, causa danos diretos ao patrimônio da União, com a deterioração do pavimento das rodovias federais (dano material), e coloca em risco a segurança, a vida e integridade de toda a coletividade (dano moral).

Ademais, não se pode olvidar que o dano ao patrimônio público representa

lesão a direito difuso, de interesse de toda a coletividade. Os bens públicos são protegidos constitucionalmente, tendo como finalidade o uso comum do povo, daí porque a obrigação de indenizar o dano, haja vista a degradação de rodovias federais.

Nesse sentido, considerando que a requerida infringiu o Código de Trânsito Brasileiro, maculando rodovia federal, causando, com isso, lesão ao patrimônio público, bem de uso comum do povo, por certo, deve sujeitar-se à imputação da penalidade correspondente no que concerne ao dano material e ao dano moral coletivo.

Assim sendo, atendidos os requisitos para configuração da responsabilidade civil, a requerida deve sujeitar-se à consequência jurídica correspondente, com sua condenação ao pagamento de indenização pelos danos material e moral coletivo.

Paralelamente, tendo em vista a insistência da requerida na reiteração da conduta ilícita e a evidente insuficiência das sanções administrativas para compeli-la a adequar seus procedimentos de modo a cumprir a legislação de trânsito, faz-se também absolutamente necessária a tutela judicial inibitória, com a condenação da requerida em obrigação de não fazer, consistente em se abster de promover o transporte de carga com excesso de peso.

Nesse sentido, vide decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, em caso absolutamente similar ao presente:

CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRÁFEGO DE VEÍCULO EM RODOVIA FEDERAL COM EXCESSO DE PESO. TUTELA INIBITÓRIA. PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E DE INTERESSES DIFUSOS E COLETIVOS DOS USUÁRIOS DE RODOVIAS. INDEPENDÊNCIA ENTRE AS INSTÂNCIAS ADMINISTRATIVA E JUDICIAL. PRINCÍPIO DA INAFASTABILIDADE DA JURISDIÇÃO (CF, ART. 5º, XXXV). INDENIZAÇÃO, A TÍTULO DE DANO MATERIAL E MORAL. CABIMENTO.

I - A penalidade administrativa por infração à norma do art. 231, V, da Lei nº. 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) não guarda identidade com a tutela inibitória veiculada em sede de ação civil pública, em que se busca a cessação da flagrante e contumaz recalcitrância das promovidas na observância da referida norma legal, em que a atuação jurisdicional do Estado visa resguardar o seu caráter imperativo e, também, o interesse difuso e coletivo não só de todo o universo de usuários de rodovias em nosso país, mas, primordialmente, para fins de proteção do patrimônio público, do direito à vida, à integridade física, à saúde, à segurança pessoal e patrimonial, à qualidade dos serviços de transporte, à ordem econômica e a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, inclusive, mediante a imposição de multa pecuniária, por eventual descumprimento da ordem judicial, e o pagamento de competente indenização por danos materiais e morais coletivos. Em casos assim, a independência entre as instâncias

administrativa e judicial autoriza a concomitância de apurações, mormente em face do princípio da inafastabilidade da jurisdição (CF, art. 5º, inciso XXXV).

II - O dano material ao patrimônio público, resultante da redução da longevidade do piso asfáltico rodoviário, decorrente do tráfego de veículos com excesso de peso, pela sua notoriedade, independe de provas outras, à luz do que dispõe o art. 334, inciso I, do CPC, impondo-se o pleito indenizatório formulado sob essa rubrica, no montante a ser apurado em fase de liquidação do julgado, por arbitramento, observados os parâmetros objetivos para essa finalidade, tais como: a) o montante do excesso de peso verificado e a distância percorrida com excesso de peso e sua relação com os custos de manutenção das rodovias federais, sem desprezar-se a circunstância das empresas promovidas não serem as únicas a provocar tais danos nas referidas rodovias; e b) o impacto daí resultante no meio ambiente e na ordem econômica e social, tudo a ser apurado em regular liquidação do julgado, por intermédio de competente arbitramento.

III - O dano moral coletivo, em casos que tais, além da agressão a valores imateriais da coletividade atingida pela conduta das empresas promovidas, revela-se, ainda, pela lesão moral difusa em relação à intranquilidade gerada nos usuários da rodovia federal pelo aumento da insegurança, como causa direta do ato ilícito praticado pelo transgressor da norma legal de regência.

IV - Apelação do Ministério Público Federal provida, para determinar que as recorridas se abstenham de trafegar em rodovias federais com carga excessiva, sob pena de pagamento de multa no valor da carga transportada, bem assim, para condenar as promovidas no pagamento de indenização, a título de danos materiais (cujo montante deverá ser apurado na fase de liquidação do julgado) e danos morais coletivos, no montante de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), pro-rata, a ser revertido ao fundo previsto no art. 13 da Lei nº. 7.347/85. O (TRF1, Relator Des. Federal Hilton Queiroz, AC n. 00006448320124013806, j. em 19/06/2017, p. Em 14/07/2017).

O Superior Tribunal de Justiça, antes de adotar o **Tema 1.104 (recursos repetitivos)**, já havia se posicionado acerca do assunto. Veja-se:

ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS DECORRENTES DE TRANSPORTE DE CARGAS COM EXCESSO DE PESO EM RODOVIAS FEDERAIS. RESPONSABILIDADE CONFIGURADA. INDEPENDÊNCIA DE INSTÂNCIAS. DEVER DE REPARAR OS DANOS. FIXAÇÃO DE ASTREINTES EM CASO DE REINCIDÊNCIA NA PRÁTICA. ACÓRDÃO EM CONFRONTO COM A JURISPRUDÊNCIA DO STJ.

I - Cuida-se, na origem, de ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal com o objetivo de impedir que veículos de carga da empresa recorrida trafeguem com excesso de peso nas rodovias, em total

desacato à legislação, sob pena de multa civil (astreinte) e, ainda, de condenação ao pagamento de dano material e moral coletivo, nos termos da Lei n. 7.347/1985 (Lei da Ação Civil Pública).

II - 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, 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.

III - No recurso especial, insurge-se o Ministério Público Federal contra acórdão em que se entendeu pela impossibilidade de condenação da empresa recorrida a não trafegar com excesso de peso pelas estradas, haja vista que já existe, no Código de Trânsito Brasileiro, penalidade administrativa para tal conduta, deixando ademais de reconhecer a ocorrência de danos materiais e morais coletivos.

IV - Em parecer, o Ministério Público Federal opinou pelo provimento do recurso. Em decisão monocrática, não se conheceu do agravo em recurso especial.

V - O agravo interno merece provimento.

VI - Vale citar o entendimento firmado, recentemente, no julgamento do REsp n. 1.574.350/SC, de relatoria do Exmo. Ministro Herman Benjamin na Segunda Turma sobre a matéria em debate. Naquela ocasião, o colegiado, por unanimidade, deu provimento ao recurso especial do Ministério Público Federal, com os fundamentos que se passa a expor.

VII - No mérito, importa salientar que as penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro têm natureza administrativa. O que é diferente de afirmar que os direitos nele previstos condicionam e limitam a sua implementação exclusivamente ao agir do administrador, pois, como se sabe, a nossa legislação consagra o princípio da independência entre as instâncias civil, penal e administrativa.

VIII - Saliente-se que a penalidade administrativa por infração à norma do art. 231, V, da Lei n. 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) não guarda identidade com a "tutela inibitória" veiculada em ação civil pública, em que se busca a cessação de flagrante e contumaz recalcitrância do réu em observar as exigências legais, fazendo-o por meio de multa pecuniária que incidirá em caso de eventual descumprimento da ordem judicial. Além disso, em nada diverso do usual no regime de responsabilidade civil, impõe-se pagamento de competente indenização por danos materiais e morais coletivos causados. Não há falar, pois, em bis in idem em relação aos múltiplos remédios concomitantes, complementares e convergentes do ordenamento jurídico contra violação de suas normas.

IX - 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, já que 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.

X - 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 "sobrepota" 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, dar e pagar, legal ou judicialmente estabelecidas.

XI - 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".

XII - 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).

XIII - 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 n. 7.347/85 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).

XIV - Embora o art. 3º da Lei n. 7.347/1985 disponha que "a ação civil poderá ter por objeto a condenação em dinheiro ou o cumprimento de

obrigação de fazer ou não fazer" (grifei), é certo que a conjunção "ou" contida na citada norma (assim como nos arts. 4º, VII, e 14, § 1º, da Lei n. 6.938/1981) opera com "valor aditivo", não introduz alternativa excludente. Vedar a cumulação desses remédios limitaria, de forma indesejada, a ação civil pública, instrumento de persecução da responsabilidade civil de danos causados, por exemplo, inviabilizando a condenação em dano moral coletivo.

XV - 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, reiteradamente aplicadas no decorrer de 10 anos, não se revelaram capazes de coibir ou minimizar a perpetração de infrações ao Código de Trânsito Brasileiro.

XVI - 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, I, do CPC.

XVII - Impossível, por outro lado, negar o nexo de causalidade entre o transporte com excesso de carga e a deterioração das rodovias decorrente de tal prática. O caráter incontroverso dos fatos ilícitos foi indicado na petição inicial, mas desconsiderado pela Corte de origem em descompasso com a jurisprudência desta Corte: "em 18/03/2010 foi abordado o veículo MERCEDES BENZ L1620, placa DAJ-7504, trafegando na BR 365, Km 413 (Trecho Patos de Minas/Patrocínio), neste Município de Patos de Minas/MG, com excesso de 1.710Kg no Peso Bruto Total - PBT, tendo sido lavrado o Boletim de Ocorrência n. 180320101702 e o Auto de Infração B10.933-1". XVIII - 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.

XIX - 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.

XX - 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.

XXI - O dano moral coletivo, compreendido como o resultado de lesão à esfera extrapatrimonial de determinada comunidade, dá-se quando a conduta agride, de modo ilegal ou intolerável, os valores normativos fundamentais

da sociedade em si considerada, a provocar repulsa e indignação na consciência coletiva (arts. 1º da Lei n. 7.347/1985, 6º, VI, do CDC e 944 do CC, bem como Enunciado n. 456 da V Jornada de Direito Civil).

XXII - Entenda-se o dano moral coletivo como o de natureza transindividual que atinge classe específica ou não de pessoas. É passível de comprovação pela presença de prejuízo à imagem, a sentimento e à moral coletiva dos indivíduos como síntese das individualidades envolvidas, a partir de uma mesma relação jurídica-base. "O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da comprovação de dor, de sofrimento e de abalo psicológico, suscetíveis de apreciação na esfera do indivíduo, mas inaplicável aos interesses difusos e coletivos" (REsp n. 1.410.698/MG, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 30/6/2015). XXIII - O dano moral extrapatrimonial atinge direitos de personalidade do grupo ou coletividade como realidade massificada, que a cada dia reclama mais soluções jurídicas para sua proteção. Isso não importa exigir da coletividade "dor, repulsa, indignação tal qual fosse um indivíduo isolado, pois a avaliação que se faz é simplesmente objetiva, e não personalizada, tal qual no manuseio judicial da boa-fé objetiva. Na noção inclui-se tanto o dano moral coletivo indivisível (por ofensa a interesses difusos e coletivos de uma comunidade) como o divisível (por afronta a interesses individuais homogêneos)" (REsp n. 1.574.350/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 3/10/2017, DJe 6/3/2019). Nesse sentido também o precedente desta Segunda Turma: REsp n. 1.057.274, Segunda Turma, Rel. Ministra Eliana Calmon, DJe 26/2/2010. XXIV - 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.

XXV - 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.

XXVI - Por todos os argumentos acima expostos, deve-se afastar a orientação do Tribunal a quo, que afirma a impossibilidade de coexistência entre a multa de trânsito e as astreintes civis, negando em adição a existência de dano patrimonial e moral e de nexos causal. 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 debeat.

XXVII - Nesse contexto, tendo em vista que a reprimenda civil deve ser suficiente para desestimular a conduta indesejada e considerando razoável a ratio do Ministério Público, que pugnou pela cominação de multa no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser continuamente atualizada para cada veículo de carga que for flagrado transitando com excesso de peso, determina-se que sejam fixadas as astreintes, conforme pleiteado.

XXVIII - Em caso análogo a este, a Segunda Turma já decidiu no sentido da existência dos danos e no dever de indenizar. (REsp n. 1.574.350/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 3/10/2017, DJe 6/3/2019).

XXIX - Dessa forma, deve ser dado provimento ao agravo interno para conhecer do agravo em recurso especial e dar provimento ao recurso especial deferindo o pleito de tutela inibitória (infrações futuras), conforme os termos e patamares requeridos pelo Ministério Público Federal na petição inicial. Devolva-se o feito ao Juízo a quo a fim de que proceda à fixação dos valores dos danos materiais e morais coletivos e difusos.

XXX - Agravo interno provido. (**AgInt no REsp 1.712.940/PE, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe de 9/9/2019**).

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. (**AgInt no AREsp 1.580.705/MG, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 6/3/2020**)

Consoante asseverado pela jurisprudência do STJ: "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" (AgInt no REsp 1.819.218/RN, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, DJe 9/3/2020).

No mesmo sentido: REsp 1.574.350/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 3/10/2017, DJe de 6/3/2019; 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 de 2/9/2019; AgInt no AREsp 1.139.030/DF, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe de 4/9/2019; AgInt no AREsp 1.137.714/MG, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe de 14/6/2019. EDcl no AgInt no AREsp 1.251.059/DF, Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe de 22/10/2019; Resp 1.678.883, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 2/4/2020).

Portanto, não há dúvida de que a conduta reiterada da requerida de promover o trânsito de veículos com excesso de peso configura ato ilícito, que enseja a atuação do Ministério Público para reparação dos danos causados à coletividade e cessação imediata da ilicitude.

VI – DO VALOR DO DANO A REPARAR

Conforme se infere do Parecer Técnico 73/2015/5ª CCR [\[7\]](#), o Grupo de Trabalho Excesso de Cargas nas Rodovias Federais solicitou que fosse realizado estudo para quantificar os danos e estimação de multa pecuniária pra veículos que trafegam com excesso de peso nas rodovias federais.

Nesse sentido, a assessoria pericial apresentou os seguintes parâmetros para calcular a estimativa dos danos: (i) material; (ii) à segurança do tráfego; (iii) dano concorrencial e; (iv) multa inibitória, para o caso de negociação de Termo de Ajustamento de Conduta, vejamos.

Para os cálculos do dano material tem-se a seguinte fórmula:

Dano material = (custo do pavimento) ÷ (número de solicitações/eixo) X (quilometragem percorrida) x $\Sigma [(1 + \% \text{Excesso de peso})^4 - 1]$

Parametrizando-se a fórmula tem-se a seguinte equação:

Dano material = R\$ 191,62 x $\Sigma [(1 + \% \text{Excesso de peso})^4 - 1]$.

Quanto ao dano à segurança de tráfego, tem-se a seguinte equação:

Dano à segurança de tráfego = (número de infrações) X [Probabilidade de acidente) x (custo médio de acidente)].

Parametrizando-se a fórmula tem-se a seguinte equação:

Dano à segurança de tráfego = n x R\$ 3.414,90.

Em relação ao dano concorrencial, aplica-se a seguinte equação = (porte da empresa) X [(excesso de peso total) X (preço médio do frete tonelada/km)].

Parametrizando-se a fórmula tem-se a seguinte equação:

Dano concorrencial = (porte da empresa) X (R\$ 182,00 X excesso peso total em toneladas).

In casu, foram encaminhadas todas as notas fiscais (sequenciais), bem como os Conhecimentos de Transporte Rodoviário de Cargas (sequenciais) emitidos de janeiro de 2021 a janeiro 2022, à Superintendência da Polícia Federal em Rondônia para que preenchesse a planilha encaminhada pela 1ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, conforme as fórmulas e parâmetros acima especificados.

Assim, para o presente caso, foram calculados os seguintes valores:

1) dano material no valor de R\$ 230.256,28 (duzentos e trinta mil duzentos e cinquenta e seis reais e vinte e oito centavos);

2) dano à segurança do tráfego no valor de R\$ 20.086.441,80 (vinte milhões oitenta e seis mil quatrocentos e quarenta e um reais e oitenta centavos);

3) dano concorrencial no valor de R\$ 2.242.264,02 (dois milhões duzentos e quarenta e dois mil duzentos e sessenta e quatro reais e dois centavos);

4) multa inibitória no valor de R\$ 29.410.000,00 (vinte e nove milhões quatrocentos e dez mil reais);

Perfazendo-se um total de R\$ 51.968.962,11 (cinquenta e um milhões novecentos e sessenta e oito mil novecentos e sessenta e dois reais e dez centavos).

Nesse sentido, considerando que este *Parquet*, por meio da presente ação, busca o pagamento de indenização pelos danos material e moral coletivo em valor não inferior a R\$ 51.968.962,11 (cinquenta e um milhões novecentos e sessenta e oito mil novecentos e sessenta e dois reais e onze centavos), tem-se este como valor a reparar e, também, como valor da causa.

VII - DA TUTELA DE EVIDÊNCIA

De acordo com o artigo 311 do Novo Código de Processo Civil, a tutela de evidência será concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano ou de risco

ao resultado útil do processo, quando, dentre outras hipóteses, “a petição inicial for instruída com prova documental suficiente dos fatos constitutivos do direito do autor, a que o réu não oponha prova capaz de gerar dúvida razoável”:

Art. 311. **A tutela da evidência será concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano** ou de risco ao resultado útil do processo, quando:

I -ficar caracterizado o abuso do direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório da parte;

II -as alegações de fato puderem ser comprovadas apenas documentalmente e houver tese firmada em julgamento de casos repetitivos ou em súmula vinculante;

III -se tratar de pedido reipersecutório fundado em prova documental adequada do contrato de depósito, caso em que será decretada a ordem de entrega do objeto custodiado, sob cominação de multa;

IV - **a petição inicial for instruída com prova documental suficiente dos fatos constitutivos do direito do autor, a que o réu não oponha prova capaz de gerar dúvida razoável.**

Parágrafo único. Nas hipóteses dos incisos II e III, o juiz poderá decidir liminarmente. (gn)

O último dos incisos citados é o caso dos autos. A presente petição inicial encontra-se acompanhada de substancial prova documental, obtida na investigação realizada no âmbito do Inquérito Civil anexo, que revela a flagrante violação das normas mencionadas nos capítulos anteriores por parte da requerida.

Os autos de infração por excesso de peso lavrados pela PRF (52) em face da requerida demonstram que o trânsito de veículos com sobrepeso não é um ato ilícito isolado, mas uma conduta ilegal reiterada, verdadeira prática de mercado utilizada para redução de seus custos.

Nas palavras de LUIZ GUILHERME MARINONI^[8]:

“O legislador procurou caracterizar a evidência do direito postulado em juízo capaz de justificar a prestação de “tutela provisória” a partir das quatro situações arroladas no art. 311, CPC. O denominador comum capaz das de amalgamá-las é a noção de defesa inconsistente. A tutela pode ser antecipada porque a defesa articulada pelo réu é inconsistente ou provavelmente o será.”

A inovação legal veio em boa hora, uma vez que distribui o ônus do tempo do processo entre as partes, fazendo com que o litigante que não tenha razão suporte o fardo da duração do processo. Neste sentido é a lição de FREDIE DIDIER JR^[9] ao dissertar sobre o instituto criado pelo Novo Código de Processo Civil:

“Seu objetivo é distribuir o ônus que advém do tempo necessário para transcurso de um processo e a concessão de tutela definitiva. Isso é feito mediante a concessão de uma tutela imediata e provisória para a parte que revela o elevado grau de reprovabilidade de suas alegações (devidamente provadas), em detrimento da parte adversa e a improbabilidade de êxito em sua resistência – mesmo após instrução processual”.

Diante do exposto, o Ministério Público Federal requer a Vossa Excelência que conceda a tutela provisória de evidência determinando que a requerida se abstenha (obrigação de não fazer) de promover a saída de mercadoria e de veículos de carga de seus estabelecimentos comerciais, ou de estabelecimentos de terceiros contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito, sob pena da incidência de multa, no valor mínimo de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), para cada hipótese em que se constatar o descumprimento da obrigação.

VIII– PEDIDOS E REQUERIMENTOS FINAIS

Como adiantado, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer a concessão de tutela inibitória (provisória de evidência) **para que a requerida se abstenha (obrigação de não fazer) de promover a saída de mercadoria e de veículos de carga de seus estabelecimentos comerciais, ou de estabelecimentos de terceiros contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito, sob pena da incidência de multa, no valor mínimo de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), para cada hipótese em que se constatar o descumprimento da obrigação.**

Por fim, requer a citação da requerida, na forma da lei, e, após devido processo legal, sua condenação às seguintes obrigações:

a) a se abster (obrigação de não fazer) de promover a saída de mercadoria e de veículos de carga de seus estabelecimentos comerciais ou de estabelecimentos de terceiros contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito, com a confirmação, em sentença de mérito, do pleito liminar;

b) ao pagamento multa em valor não inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada operação de transporte com excesso de peso objeto de autuação administrativa;

c) ao pagamento de indenização pelo dano material causado ao pavimento das rodovias federais, à segurança do tráfico e à concorrência em valor não inferior a R\$ 22.558.962,10 (vinte e dois milhões quinhentos e cinquenta e oito mil novecentos e sessenta e dois reais e dez centavos);

d) ao pagamento de indenização pelo dano moral coletivo, a título de compensação pelo sofrimento causado a todos aqueles que são vítimas de acidentes e obrigados a trafegar em estradas precárias, em valor não inferior a R\$ 29.410.000,00 (vinte e nove milhões quatrocentos e dez mil reais), alcançando também a função inibitória e punitiva-pedagógica.

Em atenção ao disposto no art. 319, VI e VII, do Código de Processo Civil, o autor manifesta interesse na realização de audiência de conciliação e protesta pela produção de todos os meios de prova, notadamente a exibição em juízo, pela requerida, das notas fiscais e tickets de pesagem dos veículos relativos às mercadorias por ele comercializadas nos últimos 60 meses, para análise pela Polícia Rodoviária Federal.

Dá-se à causa o 51.968.962,11 (cinquenta e um milhões novecentos e sessenta e oito mil novecentos e sessenta e dois reais e dez centavos)^[10].

Porto Velho, data da assinatura eletrônica.

RAPHAEL LUIS PEREIRA BEVILAQUA
PROCURADOR DA REPÚBLICA

Notas

1. [△] ALBANO, JOÃO FORTINI. Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do Pavimento. 2005.231f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio grande do Sul, Porto Alegre-RS. fl. 62.
2. [△] ALBANO, JOÃO FORTINI. Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do Pavimento. 2005. 231f.. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio grande do Sul, Porto Alegre-RS.
3. [△] BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes. Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Coordenação Geral de Estudos e Pesquisa. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. Manual de Estudos de Tráfego. <http://www1.dnit.gov.br/arquivos_internet/ipr/ipr_new/manuais/manual_estudos_trafego.pdf>.
4. [△] Disponível em: http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/audienciapublica_pdnet.pdf.
5. [△] Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/audienciapublica_pdnet.pdf>.
6. [△] <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/2024/18122024-Repetitivo-admitecondenacao-em-danos-materiais-e-morais-coletivos-por-excesso-de-peso-nas-rodovias.aspx>.
7. [△] https://midia.mpf.mp.br/publicacoes/Roteiro_de_atuacao_combate_ao_excesso_de_cargas/Anexos/hyperlink1.pdf.
8. [△] Novo Código de Processo Civil Comentado, Luiz Guilherme Marinoni, Sergio Cruz Arenhart, Daniel Mitidiero. Editora Revista dos Tribunais, 2015, página 322.
9. [△] Curso de Direito Processual Civil, Volume 2, Fredie Didier Jr., Paula Sarno Braga, Rafael Alexandria de

Oliveira. Editora Jus Podivm, 10ª Edição, 2015, página 618.

10. [△] Conforme cálculos apresentados no item VI – DO VALOR DO DANO A REPARAR da presente exordial.