

75

PODER JUDICIÁRIO  
Justiça Federal

PROCESSO N. 0001531-02.2014.4.03.6115  
Autor: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL  
Ré: CIA/MULLER DE BEBIDAS

Vistos

75/2014

I. Relatório

Cuida-se de ação civil pública ajuizada pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** contra a **COMPANHIA MULLER DE BEBIDAS**, qualificada na inicial.

Objetiva-se, também, a condenação à obrigação de pagamento pelo dano moral difuso decorrente da conduta por ela perpetrada, que coloca em risco a segurança, a integridade física e o bem-estar dos cidadãos em geral, bem como o meio ambiente e a ordem econômica. Relata o MPF que:

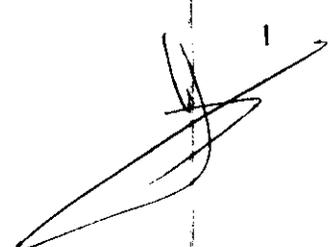
"A Polícia Rodoviária Federal (PRF) noticiou ao **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** que, em 30 de março de 2010, na BR 365, altura do km 640, um veículo (caminhão) transitava com excesso de peso em sua carga, cujo embarque e transporte eram de responsabilidade da ré, o que ensejou a instauração do Inquérito Civil nº 1.22.003.000326/2010-74, instrutivo desta proemial.

Oficiados, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a PRF enviaram a esta Procuradoria da República, em mídia digital, cópia de todas as autuações, nos últimos 05 (cinco) anos, referentes a veículos com excesso de peso em rodovias federais e envolvendo a empresa requerida (fls. 77/81 e 83/113).

Nesse sentido, calha reproduzir, em parte, a informação prestada pelo DNIT (fl. 78):

"(...) em consulta a nossa base de dados, no período de 30/07/2010 a 18/10/2013, consta um total de 339 (trezentos e trinta e nove) Notificações de Autuação por excesso de peso emitidas para a empresa COMPANHIA MULLER DE BEBIDAS, portadora do CNPJ 03.485.775/0001-92 (matriz). No entanto, para possíveis filiais da referida empresa consta um total de 11 (onze) Notificações de Autuações emitidas, em todos os postos de pesagem em operação efetiva, nas rodovias federais sob a fiscalização do DNIT. (...)" (grifos acrescidos)

O acervo documental que compõe o inquérito civil subjacente comprova que a ré atua, sistematicamente, de modo ilegal, promovendo a saída de veículos de carga com peso acima dos limites impostos, inclusive com excessos de mais de 03 (três) toneladas.



PODER JUDICIÁRIO  
Justiça Federal

Oportuno ressaltar, ainda, a probabilidade (para não dizer certeza, agora sob um aspecto mais pragmático, defluente das regras e critérios de experiência ordinária) de a empresa-ré, por inúmeras vezes, ter promovido o transporte de carga com excesso de peso, sem ter sido autuada pela PRF ou por qualquer outro órgão de fiscalização, tendo em vista a (sabida e consabida) deficiência estrutural dos órgãos de fiscalização, a exemplo do número escasso de agentes contratados para esse mister.

A prova documental trazida pelo inquérito civil deixa clara a configuração do dano ao patrimônio público, dado o impressionante número de autuações lavradas em desfavor da empresa-ré, por conta do excesso de peso no transporte de carga.

Ademais, o tráfego com excesso de peso viola os direitos dos cidadãos-usuários das rodovias federais (a) à vida, integridade física e saúde, (b) à segurança pessoal e patrimonial, e ainda os 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).

A realidade fática descortinada no inquérito civil demonstra claramente que a conduta irregular da empresa não é um fato isolado, episódico, esporádico, constituindo, sim, um *modus operandi*, com a finalidade de gastar menos e lucrar mais, ainda que isso implique a ocorrência de acidentes de trânsito, em prejuízo de várias vidas inocentes, e a destruição do pavimento de rodovias federais.

Vale destacar, por oportuno, que a empresa, embora devidamente ciente dos procedimentos adequados a serem observados no transporte de carga, conforme evidenciam os documentos de fls. 22/4 e 57/8, insiste em adotar conduta diversa."

Assevera o MPF que o objetivo desta ação civil pública é o seguinte:

"(...)obter provimento jurisdicional que imponha à COMPANHIA MULLER DE BEBIDAS obrigação de não fazer, qual seja, a abstenção de promover a saída de mercadorias e de veículos de carga de seus estabelecimentos comerciais, ou de estabelecimentos de terceiros contratados a qualquer título, com excesso de peso, em desacordo com a legislação de trânsito e as especificações do veículo, além da condenação à obrigação de indenizar o dano material que o transporte de carga com excesso de peso causa ao pavimento da rodovia federal."

Em seguida o autor discorre sobre a competência da Justiça Federal para processar e julgar esta demanda, sobre a legitimidade do MPF para ajuizar a presente ação, sobre as razões para intimar a UNIÃO FEDERAL e o DNIT, sobre o dano material provocado pelo excesso de peso nos veículos utilizados pela demandado e sobre o dano difuso.

Pugna pela concessão da antecipação dos efeitos da tutela nos seguintes termos:

"B) A concessão, *inaudita altera pars*, da antecipação dos efeitos da tutela de mérito, nos termos do art. 273 do Código de Processo Civil c/c o art. 12 da Lei nº

PODER JUDICIÁRIO  
Justiça Federal

7.347/85, para que a empresa-ré abstenha-se 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 e as especificações do veículo, devendo fazer constar da nota fiscal o peso da carga efetivamente transportado, sob pena de cominação de multa no valor mínimo de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para cada hipótese de não-cumprimento de tal determinação, a ser revertida, mediante abertura de conta vinculada a esse Juízo, à Polícia Rodoviária Federal (PRF), ao Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT) e ao Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), para aquisição de materiais e equipamentos destinados às suas atividades fiscalizatórias, sob controle e fiscalização da regular aplicação das verbas pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL; ou, não sendo possível realizar essa destinação, ao Fundo Federal de Defesa dos Direitos Difusos, a teor do que dispõem o art. 13 da Lei nº 7.347/85, a Lei nº 9.008/95 e a Resolução CFDD nº 15, de 24/11/2004 (DOU 14/12/2004), expedida pela Presidência do Conselho Federal Gestor do referido Fundo." (in verbis)

É o que basta.

## II. Fundamentação

Inicialmente, firmo a competência da Justiça Federal para processar e julgar a presente demanda, acolhendo neste momento a argumentação do MPF a respeito da competência da Justiça Federal.

Em segundo lugar, compulsando os autos, especialmente o documento de fl. 78 do Inquérito Civil (Memorando n. 3081/2013/DIR, oriundo da Diretoria de Infraestrutura Rodoviária - DNIT), verifico que foram detectadas pela fiscalização 339 (trezentos e trinta e nove) ocorrências de excesso de peso imputadas à demandada, contexto que denota a existência de fortes indícios de que ela vêm reiteradamente vergastando a regra de trânsito veiculada no art.99 do Código de Trânsito.

No mais, tenho como legítimos e plausíveis, neste primeiro momento, os argumentos expedidos pelo MPF, que abaixo transcrevo e que adoto como razões de decidir:

"A conduta reiterada da ré de embarcar e transportar carga em veículos, sob sua responsabilidade, cujo peso bruto total ou por eixo excede os limites legalmente fixados, está em desacordo com o art. 99, *caput*, da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), que prevê:

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

Claramente, a razão de ser dessa proibição está no fato de o excesso de peso verificado nos veículos representar uma lesão ao patrimônio público, no caso as rodovias federais, bem assim de colocar em risco a segurança de outros usuários do Sistema Rodoviário Federal.

- O "Manual de Estudos de Tráfego" , elaborado pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), órgão vinculado ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (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 podem ser caracterizados sob duas formas: o excesso no peso bruto total (PBT) e o excesso no peso por eixo.*

*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 como suspensão, transmissão, rodas, o próprio eixo e, principalmente, os pneus, não são projetados para suportar os esforços adicionais gerados pelo excesso, estando sujeitos a 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 uma 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 a sua desagregação.*

*Observa-se que apesar das multas, o excesso de carga continua a ser praticado com frequência e intensidade bastante graves. Este fato pode ser atribuído às vantagens econômicas oriundas da relação frete/multa, à inexistência de controle de peso na maioria absoluta das estradas brasileiras e ao baixo risco de detecção da infração”.*

Impende, outrossim, reproduzir em parte estudo realizado no âmbito da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, em setembro/2012, intitulado “Fiscalização de Excesso de Peso em Rodovias”, de autoria de Rodrigo César Neiva Borges, consultor legislativo da Área XIII – Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes, daquela Casa Parlamentar:

*“(…)*

## *2. O EXCESSO DE PESO E A DEGRADAÇÃO DOS PAVIMENTOS RODOVIÁRIOS*

*Na engenharia rodoviária, a vida útil projetada para um pavimento é calculada por meio de norma técnica que determina o equivalente em número de solicitações por eixo, sendo que, para uma mesma carga, quanto menor o número de eixos do veículo, maior o valor equivalente em número de solicitações do eixo padrão, devido à maior concentração da carga. Por essa razão, embora existam limites de peso bruto total (PBT) e peso bruto total combinado (PBTC), além dos limites relacionados à capacidade máxima de tração do veículo, o que efetivamente contribui para a degradação acelerada do pavimento é o excesso de peso por eixo.*

*Dessa forma, o PBT/PBTC de cada veículo ou composição deverá ser dividido em tantos eixos quantos forem necessários para se respeitar os limites legais, que são estipulados levando-se em conta as normas de dimensionamento da vida útil de projetos rodoviários. Testes desenvolvidos desde a década de 50 pela AASHO – American Association of State Highway and Transportation Officials, concluem ser ponto pacífico que o desgaste do pavimento aumenta exponencialmente com a carga por eixo. Esse expoente varia entre 3 e 6, de acordo com o tipo*

*e estrutura do pavimento. Para efeitos práticos e didáticos, aceita-se, internacionalmente, como um valor médio aplicável à relação entre excesso de peso e degradação do pavimento, um expoente igual a 4, o que determina o que é conhecido como a Lei da Quarta Potência.*

*Assim, uma sobrecarga de 2% implica em uma destruição ao pavimento de 8% maior. Caso a sobrecarga passe a 4%, a destruição passa a 17%. Por sua vez uma sobrecarga de 20% mais que dobra a destruição ao pavimento. Com base ainda na Lei da Quarta Potência, tomando como exemplo um pavimento projetado para uma vida útil de 10 anos, com uma sobrecarga de 5% a vida útil do pavimento será reduzida em mais de 3 anos. Caso a sobrecarga passe para 7,5%, a vida útil é reduzida quase à metade.*

*Estudos desenvolvidos no LASTRAN - Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul -, demonstram que a inexistência de fiscalização do excesso de peso em uma rodovia aumenta em 33% seus custos de manutenção. Com relação a recapeamentos necessários para manutenção do pavimento em condições plenas de trafegabilidade, estudos baseados no programa HDM 4.3 (Highway Design Maintenance, versão 4.3), do Banco Mundial, indicam que, para um horizonte de 20 anos, em vias sem controle de peso são requeridos três recapeamentos completos, ao passo que, nas vias dotadas de controle de peso, apenas dois recapeamentos seriam necessários.*

*Como se pode notar, se por um lado o excesso de peso por eixo parece aumentar a produtividade e os lucros da indústria de transporte, por outro gera consequências indesejáveis, notadamente a deterioração acelerada da camada de revestimentos e da estrutura dos pavimentos. Além do aumento de gastos na manutenção e restauração viária, os usuários das rodovias também são prejudicados, na medida em que têm prejudicados o conforto e a segurança em suas viagens.*

*(...)*

#### **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

*O excesso de peso, além de ser infração de trânsito com penalidades e sanções previstas em lei, traz consequências danosas não apenas ao patrimônio público - pois o pavimento deteriora-se rapidamente devido à repetição de cargas acima dos limites estabelecidos e considerados em seu projeto, com drástica redução da sua vida útil -, mas também aos próprios condutores, transportadores ou proprietários dos veículos, que sofrem prejuízos com as multas, as despesas de transbordo da carga, o atraso na entrega de mercadorias, o aumento dos custos de manutenção e a diminuição da vida útil também do veículo, consequências naturais do excesso de peso.*

*Além disso, os demais usuários das rodovias têm as condições de segurança de tráfego prejudicadas pelos veículos infratores, tanto devido ao aumento nos índices de acidentes quanto devido aos perigos de uma via danificada*

*pele excesso de peso dos veículos de carga. Isso provoca impacto nas tarifas de pedágio causado pelo maior custo de manutenção das rodovias objeto de concessão.  
(...)"*

No caso em epígrafe, as infrações administrativas expostas no art. 231 do CTB ou as multas aplicadas em razão dessas infrações, infelizmente, já não são mais empecilhos para o fluente trânsito de veículos com excesso de peso, que já se tornou prática rotineira das empresas brasileiras, inclusive da empresa-ré.

(...)"

### III. Dispositivo (liminar)

Ante o exposto, defiro, *inaudita altera pars*, da antecipação dos efeitos da tutela de mérito, nos termos do art. 273 do Código de Processo Civil c/c o art. 12 da Lei nº 7.347/85, para que a empresa-ré se abstenha 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 e as especificações do veículo, devendo fazer constar da nota fiscal o peso da carga efetivamente transportado, sob pena de cominação de multa no valor inicial de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para cada hipótese de não-cumprimento desta determinação", devendo o DNIT e a Polícia Rodoviária Federal informar diretamente a este Juízo Federal qualquer novo Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso (AOEP) registrado em nome da ré.

Determino a intimação do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) e da UNIÃO, encaminhando-lhes cópia desta liminar e da inicial, para, caso queiram, integrem a lide, na qualidade de litisconsortes (*rectius*: assistentes litisconsorciais), de acordo com o disposto no art. 5º, § 2º, da Lei nº 7.347/85, e para dar efetivo cumprimento à liminar acima deferida.

Determino a citação da demandada para, querendo, contestar os pedidos judicializados, sob pena de revelia e confissão, de acordo com os arts. 297, 300 e 319, todos do Código de Processo Civil.

Intime-se o MPF.

São Carlos, 28 de agosto de 2014.

  
Jarimón Santos da Silva  
Juiz Federal