



2013/632500033882-95495-JEF



PODER JUDICIÁRIO
JUIZADO ESPECIAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

TERMO Nr: 6325011971/2013 SENTENÇA TIPO: A
PROCESSO Nr: **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** AUTUADO EM 29/06/2011
ASSUNTO: 010201 - DANO MORAL E/OU MATERIAL - RESPONSABILIDADE OBJETIVA
CLASSE: 1 - PROCEDIMENTO DO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL
AUTOR: **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**
ADVOGADO(A)/DEFENSOR(A) PÚBLICO(A): SP148760 - CRISTIANO DE SOUZA MAZETO
RÉU: UNIAO FEDERAL (AGU) E OUTRO
PROCURADOR(A)/REPRESENTANTE:
DISTRIBUIÇÃO POR SORTEIO EM 30/06/2011 18:18:10
JUIZ(A) FEDERAL: CLAUDIO ROBERTO CANATA

SENTENÇA

DATA: 05/12/2013
LOCAL: Juizado Especial Federal Cível de Bauru, Juizado Especial Federal Cível de Bauru, à Avenida Getúlio Vargas - Quadra 21, 5, Bauru/SP.

<# Trata-se de ação sob o rito dos Juizados Especiais Federais, movida por **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** contra a **UNIÃO** e o **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**. Argumenta, em resumo, que no dia 9/10/2010, quanto transitava pela rodovia federal BR-153, na altura do km 170, teve o pneu dianteiro esquerdo de seu veículo danificado em virtude de buraco existente na pista de rolamento. Em virtude disso, foi obrigado a adquirir dois (2) pneus, visto que, na cidade de Uberlândia, não encontrou no comércio local artigo com sulcos idênticos ao do danificado, e a aquisição de um pneu diferente dos demais poderia ocasionar falta de estabilidade do veículo, comprometendo sua segurança. Além disso, foi obrigado a realizar gastos com alinhamento e balanceamento. Pretende ser ressarcido das respectivas despesas, forte na responsabilidade civil dos réus por danos causados em virtude de falta de conservação de rodovia federal. Juntou documentos.

A UNIÃO contestou. Alega ser parte ilegítima para figurar no pólo passivo da demanda, uma vez que o fato ocorreu depois da criação do DNIT. No mérito, argumenta não haver comprovação de que a avaria tenha sido causada por buraco existente na rodovia BR-153. Impugna ainda o valor pleiteado pelo demandante, ao argumento de que, tendo o autor afirmado que apenas o pneu dianteiro esquerdo foi danificado, não teria cabimento o pleito de indenização de dois pneus.

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT também ofereceu resposta. Sustenta que os documentos trazidos pelo autor em momento algum provam que o dano ocorrido no pneu de seu carro foi causado por um buraco na rodovia





BR-153, e que a juntada aos autos do boletim de ocorrência da Polícia Rodoviária Federal local não serve como prova de que o dano ocorreu naquela rodovia. Argumenta que o fato de o citado boletim haver sido registrado 3 dias após a ocorrência do dano torna duvidosas as alegações do autor, "*visto que no documento não há informações de que foi feita a vistoria no local do infortúnio, a fim de que se pudesse atestar as condições da rodovia e as causas do acidente, bem como afastar hipótese de imprudência, negligência ou imperícia por parte do condutor do veículo, o que prejudica não só a presunção de veracidade dos fatos alegados como sua própria essência*". Pugna pelo afastamento da responsabilidade objetiva, uma vez que a causa de pedir não envolve dano por ação do Estado, mas sim suposta omissão na prestação dos serviços de conservação/manutenção de rodovia. Contesta também o valor pleiteado a título de indenização.

A ação foi originariamente proposta perante o Juizado Especial Federal em Lins (SP), sendo redistribuída a este Juizado Especial Federal em Bauru por força dos atos administrativos do E. Conselho da Justiça Federal, citados na decisão de 14/12/2012.

É o relatório.

Para os efeitos do que dispõe o art. 35, inciso II, da Lei Complementar nº. 35/79 (LOMAN), informo que decidi com atraso em virtude da redistribuição, a este Juizado, de cerca de 2.000 (dois mil) processos oriundos dos Juizados Especiais Federais de Lins e de Botucatu (SP), a reclamarem saneamento com vistas à prolação de sentença de mérito.

Acolho a preliminar sustentada pela UNIÃO, reconhecendo sua ilegitimidade para figurar no pólo passivo da presente demanda. Deveras, eventual responsabilidade daquela pessoa jurídica de direito privado só teria lugar caso a ação houvesse sido ajuizada depois da extinção do antigo DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM - DNER e antes da criação do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, vale dizer, durante o processo de inventariança da extinta autarquia.

A condição da UNIÃO de sucessora do extinto DNER só teve lugar durante o processo de inventariança daquele órgão, conforme artigo 4º, inciso I, do Decreto nº. 4.128, de 13/02/2002: "*Art. 4º. Durante o processo de inventariança, serão transferidos: I - à União, na condição de sucessora, representada pela Advocacia-Geral da União, toda e qualquer ação judicial em curso, de qualquer natureza, em qualquer instância ou tribunal, no estado em que se encontrem, inclusive as em fase de execução, abrangendo os precatórios pendentes e os que vierem a ser expedidos, em que for parte ou interessada a Autarquia em extinção*" (grifei).

Com o encerramento dos trabalhos de inventariança (artigo 1º do Decreto nº. 4.803, de 8 de agosto de 2003), o DNIT, autarquia federal criada pela Lei nº. 10.233/2001, é quem deve figurar no pólo passivo de demandas como a presente, uma vez que lhe cabe, nos termos do disposto no art. 82, inciso IV da referida lei, entre outras atribuições, "*administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias*".

No sentido da ilegitimidade da UNIÃO em casos análogos, assim decidiu recentemente o TRF/3ª Região:



PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO LEGAL EM AGRAVO DE INSTRUMENTO. ARTIGO 557, § 1º, DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. ACIDENTE EM RODOVIA FEDERAL. ILEGITIMIDADE DA UNIÃO. RECURSO DESPROVIDO.

1. A legitimidade passiva da União limitou-se às ações em curso durante o processo da inventariança do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER (encerrado em 2003).
2. A ação indenizatória que deu origem ao presente instrumento foi ajuizada em 27 de novembro de 2008, assim a legitimidade passiva do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT no caso é indiscutível, pois é desse órgão a responsabilidade após o final do mencionado processo de inventariança (art. 4º, I, do Decreto nº 4.128/02 c/c art. 1º do Decreto nº 4.803/03).
3. Com efeito, como a decisão agravada foi proferida em consonância com julgados oriundos deste Tribunal Regional Federal aplica-se a norma contida no art. 557 do Código de Processo Civil.
4. Agravo legal a que se nega provimento.

(TRF 3ª Região, SEXTA TURMA, AI 0038236-50.2010.4.03.0000, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL JOHNSOM DI SALVO, julgado em 12/09/2013, e-DJF3 Judicial 1 DATA: 20/09/2013)

Pelo exposto, reconheço a ilegitimidade da UNIÃO, em relação a ela extinguindo o processo, sem resolução de mérito, com fundamento no artigo 267, inciso VI, segunda figura, do Código de Processo Civil.

Passo ao exame da questão de fundo.

Com vistas a demonstrar o dano material sofrido e o nexos causal entre ele e a conduta omissiva do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, o autor trouxe aos autos a seguinte documentação:

- a) cópia de nota fiscal em seu nome, emitida por Ribeiro S/A - Comércio de Pneus, sediada em Uberlândia (MG), datada de 11/10/2010, relativa à aquisição de dois (2) pneumáticos;
- b) cópia de nota fiscal em seu nome, emitida por DPASCHOAL, filial de Uberlândia (MG), datada de 11/10/2010, concernente à compra de uma válvula de segurança;
- c) cópia de nota fiscal em seu nome, emitida por Comercial Automotiva Ltda., de Uberlândia (MG), datada de 11/10/2010, relativa a serviços de alinhamento e balanceamento;
- d) cópia de boletim de ocorrência lavrado pela Polícia Rodoviária Federal em 12/10/2010, relatando os danos sofridos pelo autor em virtude de buracos existentes no leito carroçável da Rodovia BR-153, altura do km 170, próximo





do município de Comendador Gomes (MG); do citado boletim consta a identificação do veículo do autor, com a mesma descrição contida na nota fiscal emitida por Comercial Automotiva Ltda. (item anterior);

e) várias fotos mostrando as avarias do pneu.

A documentação trazida pelo autor é idônea, e está em sintonia com a narrativa contida na petição inicial. Ao que consta, o incidente ocorreu na altura do km 170 da Rodovia BR-153 no dia 9/10/2010, mas não foi imediatamente comunicado à Polícia Rodoviária Federal, órgão a quem compete a fiscalização de trânsito e o patrulhamento das rodovias federais. O fato só veio a ser registrado perante o órgão policial em 12/10/2010, quando o autor retornou a Marília (SP), onde reside.

A circunstância de o fato não ter sido imediatamente levado ao conhecimento da Polícia Rodoviária Federal, para fins de registro da ocorrência, não tem relevância no presente caso, e não retira a credibilidade do relato do autor.

Deveras, de acordo com informações extraídas do sítio eletrônico da Polícia Rodoviária Federal, no Estado de Minas Gerais existem dois postos daquela corporação na Rodovia BR-153: o Posto 1, em Frutal, no km 195; e o Posto 2, em Monte Alegre de Minas, no km 56. O fato, segundo o relato contido no boletim, teria ocorrido no km 170 da mesma rodovia. Como se vê, havia uma razoável distância entre o local em que ocorreu o incidente e o posto da Polícia Rodoviária Federal mais próximo.

É lícito concluir que, para registrar o boletim de ocorrência no posto da PRF mais próximo, o autor teria de retornar 25 km; por isso, decidiu seguir até Uberlândia, onde adquiriu os pneumáticos novos. Não havendo posto da Polícia Rodoviária Federal nas proximidades do local onde ocorreram os fatos, não havia meios para que o autor fizesse o registro de imediato, e tampouco solicitar que agentes daquele órgão atestassem o mau estado do leito carroçável, naquele trecho.

Nessas condições, a inexistência de relatório que confirmasse os buracos e as imperfeições da pista não compromete, em absoluto, a credibilidade do relato do autor, cabendo aqui a aplicação das regras comuns de experiência em casos análogos, pela observação do que ordinariamente acontece (CPC, art. 335, aplicável por extensão). E não se pode exigir dos agentes da Polícia Rodoviária Federal que, fazendo as vezes de peritos, fornecessem descrição completa das condições da via.

Ademais, o mau estado de conservação da rodovia BR-153, no trecho em que ocorreu o incidente, é admitido pelo próprio DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT.

Com efeito, uma breve consulta ao sítio eletrônico da autarquia, na página "Condições das Rodovias" (disponível em <http://www1.dnit.gov.br/rodovias/condicoes/condicoesdrf.asp?BR=153&Estado=Minas+Gerais&DRF=6>), acesso em 04/12/2013, mostrará que a BR-153, no trecho considerado (km 165,5 ao 196,9), tem a seguinte descrição:

"TRECHO COM BURACOS E PANELAS. SINALIZAÇÕES VERTICAL E





HORIZONTAL BOAS."

"*Panelas*", como se sabe, é a designação popularmente atribuída às erosões de considerável extensão, existentes nos leitos carroçáveis das estradas ou ruas. Normalmente, são resultantes da falta ou da deficiência na conservação das vias - o que constitui atribuição do Poder Público.

Informações assim, extraídas de dados disponibilizados na Internet pela própria autarquia-ré, equivalem a uma verdadeira confissão de que, realmente, a estrada não era e continua a não ser devidamente conservada.

A péssima conservação das rodovias federais é fato grave e notório, tanto que tratado pelo próprio *Tribunal de Contas da União (TCU)* no *Relatório de Levantamento TC-033.039/2012-7*, disponível na Internet, cuja ementa está assim redigida:

GRUPO I - CLASSE V - Plenário

TC-033.039/2012-7

Natureza: Relatório de Levantamento

Interessado: Tribunal de Contas da União

Unidade: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

SUMÁRIO: LEVANTAMENTO DE AUDITORIA. CONSERVAÇÃO DAS RODOVIAS FEDERAIS BRASILEIRAS. DESCUMPRIMENTO DO MANUAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA. NECESSIDADE DE REALIZAÇÃO DE INVENTÁRIO PRÉVIO DE TODOS OS TRECHOS QUE VENHAM A RECEBER CONTRATOS DE CONSERVA. AUSÊNCIA DE REVISÃO DO PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO (PATO) POR PARTE DAS SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS. ENCAMINHAMENTO DA ÍNTEGRA DO RELATÓRIO A DIVERSAS ENTIDADES. ARQUIVAMENTO.

No item 39 do tópico "*Apresentação*", o documento, além de pôr a nu uma série de deficiências administrativas e estruturais, menciona a admissão, pelo próprio DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, de falhas daquela autarquia no serviço de conservação de estradas. Basta ver o teor dos esclarecimentos prestados pelo órgão ao TCU:

"39. No tocante às demais ações que contém atividades de conservação rodoviária, por meio do Memorando 1632 CGMRR/DIR (peça 7, fls. 3-5), a Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária do DNIT (CGMRR/DNIT) prestou os esclarecimentos a seguir que são pertinentes ao assunto aqui tratado:

- a) a autarquia está envidando esforços para contratar, até o final de 2012, a extensão de 40.000 km de rodovias por meio do programa Crema;*
- b) inúmeros problemas impediram que o programa Crema 2ª etapa, iniciado em 2008, fosse colocado em prática na extensão*





desejada;

c) de um total de 30.000 km, inicialmente projetados pelo programa Crema 2ª etapa, apenas 6.000 km de obras foram contratados;

d) a fim de suprir a carência de manutenção com o atraso na implantação do programa Crema 2ª etapa, foi iniciado a partir de outubro de 2012 um novo programa Crema 1ª etapa, com extensão inicial de 25.000 km."

Em suma: *os problemas já existiam em 2008 e os serviços de manutenção só vieram a ser retomados em outubro de 2012, ao passo que os fatos envolvendo os danos sofridos pelo autor ocorreram em 2010.*

E tudo está a indicar que os problemas persistem, a julgar pelas informações que o próprio DNIT disponibiliza em seu sítio eletrônico, como já mencionado.

A Constituição Federal dispõe, em seu artigo 37, § 6º, que "*as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa*".

Em casos semelhantes, o E. Tribunal Regional Federal da 3ª Região tem reconhecido a responsabilidade civil do DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT pela composição dos prejuízos causados aos usuários, decorrentes de sua omissão em conservar as rodovias federais:

CONSTITUCIONAL. CIVIL. ACIDENTE DE VEÍCULO EM RODOVIA FEDERAL. DNIT. BURACO NA PISTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. COMPROVAÇÃO DO DANO, OMISSÃO E NEXO CAUSAL. DANOS MORAIS. INOCORRÊNCIA.

1. A jurisprudência é firme em responsabilizar o DNIT, à vista de sua atribuição para a manutenção e conservação das estradas federais, pelos acidentes nelas ocorridos em razão de omissão estatal.

2. Consagrada a responsabilidade objetiva pelos atos comissivos das pessoas jurídicas de direito público, controvertem os doutrinadores quanto à espécie de responsabilização do Estado em relação aos atos omissivos. Prevalece, contudo, o entendimento de que o dever de indenizar decorre de responsabilidade subjetiva.

3. Impõe-se o dever de reparação, qualquer que seja a teoria que se adote. De início, restou comprovada a conduta omissiva do Estado, consistente no dever de manter em condições seguras as rodovias federais. Outrossim, logrou-se provar o dano material perpetrado, consistente nas avarias do veículo, consoante documentação de fls.





11, 12, 19 e 20. Configurou-se o nexu causal, liame entre a conduta omissiva do Estado e o dano acarretado, porquanto o prejuízo ao veículo decorreu de buraco na pista de rodovia federal e, por fim, a culpa do Estado pela falha na prestação do serviço público em malha rodoviária.

4. Não há que falar em culpa exclusiva do motorista pelo acidente, eis que não comprovada pelo ente estatal.

5. A jurisprudência dos Tribunais Regionais Federais é uníssona quanto ao reconhecimento do dano moral em acidentes causados em razão de buracos na pista tão somente nos casos dos quais decorra óbito, dano estético, humilhação ou ofensa à honra, situações que não se ajustam aos autos.

(TRF 3ª Região, QUARTA TURMA, AC 0000467-19.2003.4.03.6122, Rel. JUIZ CONVOCADO DAVID DINIZ, julgado em 10/05/2012, e-DJF3 Judicial 1 DATA: 17/05/2012)

Confira-se, ainda:

RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRA CONTRATUAL - DNIT - ACIDENTE OCORRIDO EM RODOVIA (BR-153) MAL CONSERVADA PELO ÓRGÃO - DEVER DE INDENIZAR IMPUTADO A AUTARQUIA, SEM CORRESPONSABILIDADE DA UNIÃO - DANOS MATERIAIS OCACIONADOS EM VEÍCULOS E DANO MORAL SOFRIDO PELO MOTORISTA - SUCUMBÊNCIA - SENTENÇA REFORMADA EM PARTE.

1. Os autos tratam de acidente de trânsito ocorrido na altura do KM 22+700 m da rodovia BR-153, na madrugada de 20/10/2006, quando o caminhão de placas BWG-1955 e seu respectivo reboque (placas BWO-8221), pertencentes e dirigidos pelo autor ANTONIO CARLOS MAZARO, passou por cima de um buraco existente no leito carroçável e teve um pneu furado, o que ocasionou o tombamento dos veículos; desse sinistro advieram prejuízos materiais no caminhão e no reboque (R\$.39.820,30) e por conta da paralisação de seu meio de trabalho o autor ficou seis meses sem trabalhar, sofrendo lucros cessantes de R\$.30.000,00. Ainda, sofreu abalo psíquico e por isso pede indenização de R\$.100.000,00.

2. A responsabilidade pela manutenção e conservação das rodovias federais é encargo institucional - como autêntico serviço público - de uma autarquia instituída expressamente pela lei para desempenhar "...administração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais" (art. 80 da Lei nº 10.233/2001), tarefa abrangente das rodovias federais (art. 81, II), devendo administrar e gerenciar "...diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação,





os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias..." (incs. IV e V). Para esses fins cabe-lhe "...elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira" (inc. X). Portanto, se a União instituiu, por lei, uma autarquia e cometeu-lhe o desempenho dos serviços de construção, manutenção e recuperação do sistema viário federal, com orçamento próprio incluído no orçamento geral da União através do orçamento do Ministério dos Transportes (art. 98), não tem o menor sentido manter a União na lide já que as responsabilidades pecuniárias do DNIT deverão ser suportadas pelos recursos financeiros do órgão

3. Na singularidade do caso sem que se precise invocar o § 6º do art. 37 da CF, a responsabilidade civil do DNIT salta aos olhos na medida em que existe prova candente de sua inoperância, sua omissão, sua incompetência, em manter em boas condições de tráfego a BR-153. E isso há muito tempo, especialmente na data indicada na petição inicial, pois o Boletim de Ocorrência de Acidente elaborado pela Polícia Rodoviária Federal (vinculada ao Ministério da Justiça, portanto órgão da própria União, como o DNIT) que "após examinar os vestígios", deixou claro que o veículo do autor era dirigido "normalmente pela via e ao colidir com um buraco no asfalto, teve o seu pneu dianteiro direito estourado e isto provocou o descontrole direcional do veículo e a sua saída de pista, com o conseqüente tombamento do semi-reboque" (fl. 24). Prova testemunhal invocada pelo autor, nesse mesmo sentido (fl. 301), afirmando as más condições da rodovia na ocasião do evento. Muito ao contrário do que afirma despropositadamente a defesa do DNIT, o autor se desincumbiu de seu ônus probatório; ao contrário do réu, que se limitou a vituperar contra o autor graciosamente, e não se deu ao trabalho sequer de postular provas.

4. Agiu corretamente o MM. Juiz a quo em impor condenação pelos danos materiais sofridos pelo caminhão e pelo reboque, já que a valoração dos mesmos emerge de várias estimativas encartadas nos autos e que sequer foram questionadas. No tocante aos lucros cessantes, não se duvida que os veículos do autor ficaram paralisados à espera de consertos, mas não há provas seguras de que isso ocorreu por seis meses e tampouco que o autor auferia R\$.5.000,00 por mês dirigindo o caminhão e seu reboque. Na dúvida, andou bem o d. julgador em afastar esse capítulo da indenização pretendida.

5. É tão óbvio quanto evidente o sofrimento de um caminhoneiro quando é surpreendido durante sua faina com a ocorrência de um sinistro de trânsito a que não deu causa, e, estando na boléia de seu caminhão, tomba e capota junto com o veículo, jazendo fora da rodovia. Nesses casos, seja por conta da situação suportada pessoalmente pelo condutor do veículo desastrado, seja em face das lembranças e recordações do acidente, é fácil perceber que a vítima padece moralmente; sofrer um acidente de trânsito por culpa da inépcia





de uma autarquia federal que não cumpre seu mister legal não é um simples "incômodo" que mereça ser relevado em favor dos cofres federais. Aliás, no regime republicano nenhum cidadão é "obrigado" a suportar percalços e padecimentos em favor do conforto do Estado inepto, pois o segundo é serviente do cidadão e não o contrário. Estima-se o ressarcimento em R\$.30.000,00, valor que sofrerá correção monetária na forma da Res. 134/CJF a partir desta data (Súmula 362/STJ) e sobre o qual incidirão juros desde a data do evento (Súmula 54/STJ) conforme a taxa SELIC, mas incidindo o art. 1º-F da Lei 9.494/97 desde a vigência da redação final da Lei nº 11.960/2009.

6. Cancela-se a sucumbência recíproca, já que o autor sai vencedor em maior extensão, e por isso fixam-se honorários advocatícios em favor do patrono de ANTONIO CARLOS MAZARO no percentual de 10% do valor corrigido da indenização. Deveras, "...conforme consignado no acórdão embargado, ao condenar a Fazenda Pública em honorários, o julgador não está adstrito a adotar os limites percentuais de 10% a 20% previstos no § 3º, podendo, ainda, estipular como base de cálculo tanto o valor da causa como da condenação" (EDcl no AgRg no AREsp 200.761/PE, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, Segunda Turma, DJe 14/11/2012); no mesmo sentido: AgRg no AREsp 174.132/SP, Rel. Ministro ARNALDO ESTEVES LIMA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 11/12/2012, DJe 18/12/2012).

7. No âmbito da remessa oficial, a r. sentença merece reparo apenas para que quanto aos juros de mora nela fixados, sofram a incidência da Lei nº 11.960/2009 desde a vigência dessa norma, sendo incogitável manter o percentual de 0,5% ainda após essa vigência.

(TRF 3ª Região, SEXTA TURMA, APELREEX 0000853-87.2009.4.03.6106, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL JOHONSOM DI SALVO, julgado em 02/05/2013, e-DJF3 Judicial 1 DATA: 09/05/2013)

No que tange à extensão do prejuízo, devo ponderar que, em se tratando de responsabilidade civil por dano material, a reparação há de ser completa, proporcionando ao lesado, *sempre que possível*, a exata recomposição do *status quo ante*.

É claro que nem sempre será possível reparar o dano na sua integralidade. Nas situações envolvendo dano moral, a indenização pode nunca ser suficiente a reparar o dano sofrido (como ocorre, p. ex., na perda de um ente querido).

Entretanto, nos casos de indenização por danos materiais, a regra é a reparação integral do prejuízo (*restitutio in integrum*), conforme art. 944 do Código Civil; e essa regra só é mitigada quando for a hipótese de aplicação do parágrafo único do mesmo dispositivo, segundo o qual, havendo desproporção entre a gravidade da culpa e a extensão do dano, cabe ao julgador utilizar o critério da equidade para reduzir os valores da indenização. Mas disso não se cogita aqui.

A função da responsabilidade civil é *restabelecer o equilíbrio jurídico-*





econômico anterior à violação do dever. Vale destacar a necessidade de se indenizar a vítima do dano de acordo com as suas devidas proporções, pois indenizar a vítima pela metade seria uma maneira tácita de responsabilizar a parte prejudicada pelo prejuízo suportado.

O **Enunciado nº 46** da I Jornada de Direito Civil do Conselho de Justiça Federal (CJF), modificado pelo Enunciado nº 380, dispõe que a possibilidade de redução do montante da indenização em face do grau de culpa do agente, estabelecida no parágrafo único do art. 944 do novo Código Civil, deve ser interpretada restritivamente, por representar uma exceção ao princípio da reparação integral do dano, não se aplicando às hipóteses de responsabilidade objetiva.

Nessa linha de idéias, não deve ser acolhida a tese do DNIT de que o autor, ao pleitear o ressarcimento do valor relativo aos dois pneus substituídos, estaria tentando obter vantagem indevida, em detrimento do Poder Público. Isto porque é sabido - e a respeito disso os fabricantes de pneumáticos são bastante claros - que não se deve utilizar pneus com estruturas ou sulcos diferentes no mesmo eixo, sob pena de ocorrer desgaste irregular, com risco de comprometimento da estabilidade do veículo. Pneus diferentes montados em um mesmo eixo provocarão um desequilíbrio do veículo, o que prejudicará seu comportamento, podendo, em uma freada emergencial, por exemplo, tirar o carro da sua trajetória.

Assim, em prestígio ao princípio da *restitutio in integrum*, não se pode obrigar o autor a ser ressarcido da troca de apenas um pneumático, sob pena de indenizá-lo pela metade, obrigando-o a correr os riscos daí decorrentes.

Por todo o exposto:

a) reconheço a ilegitimidade da **UNIÃO** para figurar no pólo passivo da demanda, em relação a ela extinguindo o processo, sem resolução de mérito, com fundamento no artigo 267, inciso VI, segunda figura, do Código de Processo Civil;

b) quanto ao **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO**, para condenar a autarquia a reembolsar **XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX** da quantia de R\$ 818,00 (oitocentos e dezoito reais), valor referido a outubro de 2010.

Com o trânsito em julgado, remetam-se os autos à Contadoria, para que atualize o referido valor, desde a data do efetivo desembolso (outubro/2010), valendo-se, para tanto, dos índices de atualização monetária e juros de mora determinados pelo Manual de Cálculos da Justiça Federal, aprovado pela Resolução nº. 134/2010, do E. Conselho da Justiça Federal. Os juros incidirão desde a citação. Prazo: 20 (vinte) dias.

Apresentada a memória de cálculo, as partes serão intimadas a se manifestar no prazo comum de cinco (5) dias. Não havendo impugnação, expeça-se requisitório. Deixo claro que eventual impugnação deverá ser feita de maneira fundamentada e instruída com cálculos contrapostos, com especificação exata dos pontos de discordância, sob pena de ser liminarmente rejeitada.

Oportunamente, dê-se baixa.

Determino à Secretaria que anexe a estes autos reprodução em





2013/632500033882-95495-JEF

formato PDF da página virtual do DNIT, denominada "Condições das Estradas", referida nesta sentença.

Sem custas. Sem honorários nesta instância (LJE, art. 55).

Publique-se. Registre-se. Intimem-se. # >

Bauru, data *supra*.

