

RECURSO ESPECIAL Nº 1.742.459 - RJ (2018/0119764-1)

RELATOR : MINISTRO NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO
RECORRENTE : ANA RITA MENDONÇA
RECORRENTE : RODRIGO MENDONÇA
ADVOGADOS : LEONARDO ORSINI DE CASTRO AMARANTE - RJ055328
RENATA LIZE FERNANDES DA SILVA - RJ155708
RECORRIDO : UNIÃO

DECISÃO

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. PASSAGEM DE NÍVEL. COLISÃO ENTRE VEÍCULO AUTOMOTOR E TREM. HIPÓTESE EM QUE O ACÓRDÃO REGIONAL RECONHECEU A EXISTÊNCIA DE CULPA CONCORRENTE E DETERMINOU A REDUÇÃO DA INDENIZAÇÃO PELA METADE. PROVIDÊNCIA INAPLICÁVEL NO CASO DOS AUTOS. AUTORES QUE ERAM PASSAGEIROS DO VEÍCULO AUTOMOTOR E, PORTANTO, NENHUMA CULPA TIVERAM PARA O EVENTO INFORTUNÍSTICO. PRECEDENTES DO STJ: RESP 633.036/MG, REL. MIN. JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, DJ 23.10.2006 E AGINT NO AGINT NO RESP 1.681.710/RJ, REL. MIN. HERMAN BENJAMIN, DJe 11.3.2019. RECURSO ESPECIAL DOS PARTICULARES CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO, PARA RESTABELECER A SENTENÇA DE PRIMEIRO GRAU, QUANTO À RESPONSABILIDADE, AS RUBRICAS E VALORES INDENIZATÓRIOS E À VERBA SUCUMBENCIAL, MANTENDO-SE TODAVIA, O ACÓRDÃO REGIONAL RECORRIDO QUANTO AOS CONSECUTÓRIOS LEGAIS, JUROS E CORREÇÃO MONETÁRIA.

1. Trata-se de Recurso Especial interposto por ANA RITA MENDONÇA e Outro, com fundamento nas alíneas *a* e *c* do permissivo constitucional, contra acórdão prolatado pelo egrégio Tribunal Regional Federal da Segunda Região, assim ementado:

ADMINISTRATIVO - RESPONSABILIDADE CIVIL - LEGITIMIDADE PASSIVA DA RFFSA - ACIDENTE - PASSAGEM DE NÍVEL - AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO VISIBILIDADE PRECÁRIA - ESTRADA - ILUMINAÇÃO PRECÁRIA - NORMAS DE TRÂNSITO - INOBSERVÂNCIA - LOCOMOTIVA E AUTOMÓVEL - COLISÃO - CULPA CONCORRENTE CONFIGURADA.

Superior Tribunal de Justiça

1. *A União Federal tem legitimidade passiva ad causam, como sucessora da Rede Ferroviária Federal - RFFSA, para responder pelos danos decorrentes de acidentes ocorridos nas passagens de nível das linhas férreas, consoante disposto no caput do art. 22 do Dec.reto nº 15.673, de 07 de setembro de 1922;*

2. *A teoria da responsabilidade objetiva do Estado, consagrada no art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal, impõe ao poder público o dever de ressarcir os danos que seus agentes, nessa qualidade, causem a terceiros, independentemente da comprovação de culpa.*

3. *Para a caracterização da obrigação de indenizar, exige-se a presença de certos elementos. São eles: (a) o fato lesivo; (b) a causalidade material entre o eventus damni e o comportamento positivo (ação) ou negativo (omissão) do agente público (nexo de causalidade) e (c) o dano. Na ausência de algum desses requisitos ou na presença de causa excludente ou atenuante - culpa exclusiva ou concorrente da vítima no evento danoso a responsabilidade estatal será afastada ou mitigada.*

4. *Na hipótese dos autos, todos os elementos necessários a configurar a responsabilidade da União estão presentes. Entretanto, não houve culpa exclusiva da ré no evento morte, tendo a conduta da vítima concorrido para o acidente, na medida em que a mesma não se cercou das cautelas necessárias ao cruzar a linha férrea.*

5. *Indenização por danos materiais deve ser efetuada por meio de pagamento de pensão mensal correspondente a um salário mínimo mensal, tendo em vista que à época do acidente, a autora exercia as funções de diarista (fl. 314, quesito 01), e observado o parâmetro objetivo do benefício previsto pelo art. 203, V, da CRFB.*

6. *Com relação aos danos morais, considerando a culpa concorrente da vítima, o quantum de R\$ 15.000,00 e R\$ 20.000,00 fixados, respectivamente, à Autora e ao Autor devem ser mantidos, por atenderem aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.*

7. *Quanto à correção monetária e aos juros de mora, os valores atrasados devem ser corrigidos monetariamente, nos termos do Manual de Cálculos da Justiça Federal e acrescidos de juros de*

Superior Tribunal de Justiça

mora à taxa de 6% (seis por cento) ao ano, nos termos do art 1º-F da Lei 9.494/97, incluído pela MP nº 2180-35/2001, a partir da citação, tendo em vista que o Plenário do STF, no julgamento da ADI nº 4357, ocorrido em 14.03.2013, declarou a inconstitucionalidade, por arrastamento, do art. 5º da Lei nº 11.960/2009 razão pela qual sua incidência deve ser afastada.

8. *Remessa necessária e apelações desprovidas. Sentença confirmada (fls. 584/585).*

2. *Opostos os Aclaratórios, apesar de seu desprovimento, proferiu-se julgamento assim ementado:*

PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. ACIDENTE. PASSAGEM DE NÍVEL. AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO. NORMAS DE TRÂNSITO. INOBSERVÂNCIA. LOCOMOTIVA E AUTOMÓVEL. COLISÃO. CULPA CONCORRENTE CONFIGURADA. REEXAME DO JULGADO. INADEQUAÇÃO DA VIA. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO E OBSCURIDADE. INEXISTÊNCIA.

1. *Na hipótese dos autos, todos os elementos necessários a configurar a responsabilidade da União estão presentes. Entretanto, não houve culpa exclusiva da ré no evento morte, tendo a conduta da vítima concorrido para o acidente, na medida em que a mesma não se cercou das cautelas necessárias ao cruzar a linha férrea.*

2. *Indenização por danos materiais deve ser efetuada por meio de pagamento de pensão mensal correspondente a um salário mínimo mensal, tendo em vista que à época do acidente, a autora exercia as funções de diarista (fl. 314, quesito 01), e observado o parâmetro objetivo do benefício previsto pelo art. 203, V, da CRFB.*

3. *Com relação aos danos morais, considerando a culpa concorrente da vítima, o quantum de R\$ 15.000,00 e R\$ 20.000,00 fixados, respectivamente, à Autora e ao Autor devem ser mantidos, por atenderem aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.*

4. *Quanto à correção monetária e aos juros de mora, os valores atrasados devem ser corrigidos monetariamente, nos termos do Manual de Cálculos da Justiça Federal e acrescidos de juros de*

Superior Tribunal de Justiça

mora à taxa de 6% (seis por cento) ao ano, nos termos do art.1º-F da Lei 9.494/97, incluído pela MP nº 2180-35/2001, a partir da citação, tendo em vista que o Plenário do STF, no julgamento da ADI nº 4357, ocorrido em 14.03.2013, declarou a inconstitucionalidade, por arrastamento, do art. 5º da Lei nº 11.960/2009, razão pela qual sua incidência deve ser afastada.

5. *Os embargos de declaração são via imprópria para o rejugamento da causa, sendo que eventual reforma do decisum deve ser buscada pela via recursal própria.*

6. *Quanto ao requisito do prequestionamento - indispensável à admissão dos recursos especial e extraordinário a Corte Superior de Justiça tem entendido ser suficiente o prequestionamento implícito, presente quando se discute a matéria litigiosa de maneira clara e objetiva, ainda que sem alusão expressa aos dispositivos legais questionados.*

7. *Não ocorrendo irregularidades no acórdão quando a matéria que serviu de base à oposição do recurso foi devidamente apreciada, com fundamentos claros e nítidos, enfrentando as questões suscitadas ao longo da instrução, tudo em perfeita consonância com os ditames da legislação e jurisprudência consolidada, não há que se falar em omissão, obscuridade ou contradição.*

8. *Embargos desprovidos (fls. 607/608).*

3. Nas razões do seu Apelo Raro, a parte ora recorrente, além da divergência jurisprudencial meritória em relação ao REsp. 633.036/MG, aponta a violação dos arts. 165, 458, II e 535, I do CPC/1973; 927, parág. único, 944, 945, 949 e 950 do CC.

4. Contrarrazões às fls. 744/747, onde se pleiteou o não conhecimento do Apelo, por incidência da Súmula 7/STJ e, no mérito, o seu desprovimento.

5. Recurso Especial admitido às fls. 750.

6. É o relatório.

7. De início, importante ressaltar que realizei a análise do presente Recurso Especial sem que tivesse identificado qualquer dos óbices sumulares de conhecimento, razão pela qual, entendo ser o caso de sua apreciação meritória.

8. Com efeito, a questão central objeto da presente irresignação recursal especial diz respeito à inaplicabilidade da redução pela metade do montante indenizatório, dada a chamada culpa concorrente, que não poderia ser aplicada à vítima, porquanto na hipótese, não era condutora do veículo envolvido no acidente, mas apenas passageira (primeira autora), ou ainda, filho da passageira, que ainda estava em seu ventre, porquanto ainda não havia nascido por ocasião do acidente.

9. Ressalte-se que, apesar dos graves ferimentos relatados, a primeira autora conseguiu sobreviver, bem como também o seu bebê (segundo autor), que em razão do evento, precisou nascer de maneira prematura, desenvolvendo, alterações em seu estado e desenvolvimento mental.

10. Veja-se trecho importante do voto condutor do acórdão recorrido:

No caso dos autos - acidente decorrente do choque entre trem e automóvel em via que cruzava a linha férrea, produzindo seqüelas psicológicas para a Autora e neurológica para o Autor - verifica-se a evidente circunstância de conduta comissiva do Estado, consistente na realização da atividade ferroviária, agregada à sua conduta negligente pela falta de zelo sobre as cercanias da linha férrea.

A época em que sofreu o acidente, a Autora Ana Rita encontrava-se no primeiro mês de gravidez, sendo submetida a elevados níveis de estresse, traumático, cirúrgico, psicológico, medicamentoso. Conforme laudo pericial, o nascimento prematuro do segundo autor ocorreu em consequência dos continuados traumas cirúrgicos e neuropsíquicos a que foi submetida sua mãe durante a gravidez (fls. 318, em resposta ao quesito nº 2 da União), bem como sua deficiência mental e crises epiléticas podem ser consideradas como consequência ou concausa do acidente (fls. 318, em resposta ao quesito nº 3 da União).

Superior Tribunal de Justiça

Nesse sentido, a resposta do laudo aos seguintes quesitos da própria Ré (fls. 318/319):

1- É possível afirmar que as lesões narradas pela parte autora, na petição inicial, são decorrentes do acidente igualmente narrado?

Sim. As lesões são decorrentes do acidente.

2- O nascimento prematuro do 2º autor se deu em função do suposto acidente?

Sim. Durante a gravidez a autora foi submetida a continuados traumas cirúrgicos e neuropsíquicos.

3- É possível afirmar que o suposto retardamento mental do 2º Autor é consequência do suposto acidente narrado na inicial?

Pode ser considerado como consequência ou mesmo concausa.

4- Há limitações físicas permanentes para os autores, em decorrência do suposto acidente?

Positivo.

5- Há deformações aparentes no corpos dos autores em decorrência do suposto acidente?

Somente na Autora.

6- Os autores necessitam de acompanhamento médico permanente? Psiquiátrico para a Autora e neurológico para o Autor.

7- Os autores necessitam de tratamento fisioterápico, em razão do suposto acidente?

O perito, reconhecendo o lapso, corrigiu a resposta, manifestando-se positivamente quanto a este quesito (fl. 378).

8- Os autores necessitam de medicamentos, em função do suposto acidente?

Positivo."

Portanto, sendo objetiva a responsabilidade da União e, diante da inexistência de causas excludentes de sua responsabilidade, inegável o

nexo causai entre o dano sofrido pelo segundo autor - oligofrenia e crises epilépticas - e a omissão da Ré, qual seja, não providenciado sinalização adequada na passagem de nível no Município de Pinheiral, local do acidente, dando causa ao acidente que vitimou a primeira autora durante sua gestação, causando-lhe danos físicos e mentais, acarretando parto prematuro, bem como problemas físicos e mentais do segundo autor, tudo conforme o laudo do perito do Juízo acima transcrito.

Tais fatos inquestionavelmente contribuíram para a realização do dano, impondo a responsabilização objetiva do Estado por danos morais e materiais. Resta, pois, aferir a sua dimensão.

Da culpa concorrente

Como visto inicialmente, o direito brasileiro adota, para os casos de responsabilidade civil por conduta comissiva, a teoria da responsabilidade objetiva com base na teoria do risco administrativo, o que dispensa a comprovação de culpa/dolo do agente.

Todavia, mesmos nesses casos, ainda são necessários os três elementos caracterizadores da responsabilidade civil inicialmente mencionados: conduta, dano e nexo de causalidade, o que permite concluir a existência de situações que mitiguem ou mesmo excluam a responsabilidade estatal. Pensamento diverso já não cuidaria mais da aplicação da teoria do risco administrativo, mas da teoria do risco integral, que se aplica somente em situações excepcionais, o que não é o caso.

(...).

Sendo elara a possibilidade jurídica de redução da responsabilidade do Estado, é necessário saber se o caso em apreço versa sobre a responsabilidade exclusiva do Estado, como afirmam os autores, ou sobre responsabilidade concorrente ou exclusiva da vítima, como argumenta a União.

A análise dos autos permite perceber que o Estado não tomou os cuidados que lhe impunham as circunstâncias, conforme já tratado anteriormente.

(...)

Superior Tribunal de Justiça

Concluo, pois, que o acidente em questão decorreu da concorrência entre a ação da Administração Pública e a imprudência do condutor do veículo, impondo a redução à metade dos valores usuais devidos a título de reparação dos danos (fls. 573/579).

11. Em que pese à aparente complexidade, a matéria não é inédita, já tendo sido objeto de apreciação por este Superior Tribunal de Justiça, em outras ocasiões, sendo uma delas, justamente no acórdão apontado como paradigma.

12. Veja-se, pois, o julgado paradigma:

RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRACONTRATUAL. ESTRADA DE FERRO. PASSAGEM DE NÍVEL. ACIDENTE COM ÔNIBUS. DANOS MATERIAIS E MORAIS. DECRETO N. 1.832/96. SINALIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS.

1. *O § 4o. do art. 10 do Decreto n. 1.832/96 estabelece que o encargo de executar obras de segurança nos cruzamentos em ferrovias é do construtor mais recente, determinando que sejam feitas às suas expensas. Entretanto, esse dispositivo não comporta interpretação de que a obrigação de fiscalização e manutenção dos sistemas de segurança sejam transmitidos ao construtor nem elide a responsabilidade da empresa que explora as linhas ferroviárias em relação aos acidentes ocorridos nas ferrovias.*

2. *Colisão entre trem e ônibus escolar em passagem de nível que, embora ocasionada por imprudência do motorista do ônibus, poderia ter sido evitada se no local houvesse sinalização adequada, impõe também à concessionária de transporte ferroviário a responsabilidade civil perante terceiro prejudicado, uma vez que a sinalização de ferrovias relaciona-se com o negócio de exploração de transporte ferroviário.*

3. *Recurso especial não-provido (REsp. 633.036/MG, Rel. Min. JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, DJ 23.10.2006).*

13. Neste julgado, Sua Excelência o eminente Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, utilizou-se do seguinte fundamento para a configuração

única da responsabilidade da concessionária, mesmo havendo culpa do condutor do veículo que transportava o terceiro-vítima:

In casu, a criança falecida não era transportada pela empresa ferroviária, mas pelo município. Portanto, inexistia contrato de transporte entre a recorrente e a vítima. Entretanto, o acidente poderia ter sido evitado caso houvesse no lugar sinalização adequada, e a sinalização relaciona-se com o negócio de exploração de transporte ferroviário, de forma que a concessionária do serviço ferroviário, no caso, a recorrente, é civilmente responsável perante terceiro prejudicado em razão da falta de obras de segurança no local. Trata-se de risco inerente ao seu negócio, e a responsabilidade é, inclusive, objetiva. A norma constante do decreto acima mencionado serve para eventual ação regressiva.

14. Há ainda, outro julgado recente, em caso idêntico ao presente:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. ACIDENTE ENTRE CARRO E TREM EM CRUZAMENTO DA LINHA FÉRREA QUE RESULTOU EM MORTE. CULPA CONCORRENTE. REVALORAÇÃO JURÍDICA DAS PROVAS. POSSIBILIDADE QUANDO DELINEADO O CONTEXTO FÁTICO-PROBATÓRIO.

1. *Trata-se, na origem, de ação de reparação de danos morais e materiais ajuizada pelos agravados com o objetivo de obter indenização decorrente de acidente em linha férrea ocorrido entre trem e o automóvel em que se encontravam os agravados e seus genitores, cujo resultado foi o óbito dos últimos.*

2. *Houve demanda anterior ajuizada pelos agravados buscando compensação por danos estéticos e morais pelo fato de estarem presentes no momento do acidente, o que motivou alegação da parte agravante sobre desrespeito à coisa julgada.*

3. *Todavia, consta claramente do acórdão recorrido que a causa de pedir remota da presente demanda difere da anterior por estar baseada nos danos morais decorrentes da perda dos pais. Nesse sentido, destaca-se o seguinte trecho do acórdão proferido pelo Tribunal a quo, in verbis (fls. 499-500, e-STJ): "Em sua apelação, argumenta a União que, em processo anterior, travado entre os autores e a RFFSA, teria havido trânsito em julgado relativo à condenação por*

danos morais. Os autores, por sua vez, afirmam que enquanto aquele processo questionava os danos por eles sofridos por estarem presentes no momento do acidente, este discutiria os decorrentes da perda dos pais. Assiste razão aos autores. Da análise da sentença (fls. 58-63) e do acórdão (fls. 64-78) referentes ao Processo nº. 98.001.124838-4, da Justiça Estadual do Rio de Janeiro, tem-se que aquela demanda cuida efetivamente dos danos suportados pelos autores pelo fato de estarem presentes no evento danoso. Tanto isso que, às fls. 62, a decisão de primeiro grau trata expressamente dos danos estéticos e os danos morais por eles sofridos. Em relação aos danos materiais, a questão resta mais ainda evidente. O pensionamento a que se refere a decisão a quo - utilizado como argumento da União na tentativa de comprovar o trânsito em julgado da discussão acerca do dano moral em verdade, trata dos danos materiais. Ainda nas fls. 62 da sentença, o magistrado arbitra tal parcela, levando em consideração a falta dos alimentantes entre a data do acidente e o 25º aniversário dos autores. O magistrado tratou, portanto, dos danos materiais decorrentes da perda dos pais dos autores. Ocorre que tal pedido foi rechaçada pelo juízo ad quem (fls. 64-78), justamente por considerar que aquela demanda não cuidava dos danos relativos à perda dos genitores, mas dos danos suportados pelo fato de os autores terem participado do evento danoso".

4. *A Corte regional reconheceu a responsabilidade civil do Estado, tendo em vista a inexistência de sinalização e de cancela para alertar quem trafega pela via de que existe linha férrea no local.*

5. *Contudo, houve abrandamento da indenização pela constatação da culpa concorrente, na medida em que o condutor do veículo, pai dos agravados, não teria tomado as cautelas que as circunstâncias lhe impunham para evitar o acidente.*

6. *É esse o ponto central da controvérsia. Os agravados objetivam afastar o entendimento a que chegou a Corte local sobre a culpa concorrente, pois entendem que, na condição de passageiros do veículo colidido, em nada contribuíram para o evento danoso, razão pela qual não há falar em concorrência de culpas.*

7. *O caso é de reavaliação da conclusão jurídica adotada com base no delineamento fático fornecido pelo acórdão recorrido. Nesse sentido, destaca-se (fl. 503, e-STJ): "No caso dos autos -*

acidente decorrente do choque entre trem e automóvel em via que cruzava a linha férrea, levando a óbito os pais dos autores - verifica-se a evidente circunstância de conduta comissiva do Estado, consistente na realização da atividade ferroviária, agregada à sua conduta negligente pela falta de zelo sobre as cercanias da linha férrea. Esse fato, aliás, restou comprovado no registro de ocorrência de fls. 15, em que perito presente ao local destacou haver ali somente uma 'placa pare-olhe-escute em estado precário', inexistindo 'cancela, sinal luminoso, sinal sonoro [ou] placa de sinalização'. O mesmo também se depreende dos depoimentos de fls. 39-40, colhidos no Processo nº. 98.001.124838-4, da Justiça Estadual do Rio de Janeiro, juntados a este como prova documental, e do depoimento tomado nestes autos às fls. 139, que ora transcrevo: Que no local onde ocorreu o acidente não existe sinalização nem cancela, passando os trens sem qualquer aviso. (...) Que ao redor do local existe muito "mato" Que o capim "mato" atrapalha a visão daqueles que cruzam a linha férrea. (. . .) Que no local ocorrem muitos acidentes e que, há cerca de quatro meses, quatorze vagões atingiram a casa. Tais fatos inquestionavelmente contribuíram para a realização do dano, impondo a responsabilização objetiva do Estado por danos morais e materiais. Resta, pois, aferir a sua dimensão".

8. *Tendo por base esse cenário, o STJ pode reavaliar o quadro probatório já posto para qualificá-lo juridicamente. Não se trata de reexaminar o acervo de provas.*

9. *É o caso de rememorar a conhecida dicotomia: reexame de provas x reavaliação probatória. O STJ reconhece há tempos a diferença entre ambas as situações. Na reavaliação, este Tribunal parte do que já foi estabelecido no julgamento a quo, sem revolver as provas. Faz apenas a qualificação jurídica do que está descrito no acórdão recorrido a respeito do material probante. No reexame de matéria fática, há necessidade de se verificar as conclusões a que chegaram os julgadores do Tribunal de Apelação estão embasadas nas provas produzidas nos autos. Sobre o assunto, confira-se: a) EDcl no REsp 1.202.521/RS, Rel. Ministro João Otávio de Noronha, Terceira Turma, julgado em 25.11.2014, DJe 12.12.2014; b) AgRg no REsp 1.434.027/PR, Rel. Ministra Marilza Maynard (Desembargadora Convocada do TJ/SE), Sexta Turma, julgado em 20.5.2014, DJe 5.6.2014; c) REsp 1.362.456/MS, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 20.6.2013, DJe 28.6.2013; d) AgRg no AREsp 19.719/SP, Primeira Turma, Rel. Min. Arnaldo Esteves Lima, DJe de*

30.9.2011; e e) REsp 1.211.952/RS, Segunda Turma, Rel. Min. Castro Meira, DJe de 25.3.2011.

10. *Embora o tribunal a quo tenha concluído pela concorrência de culpas para reduzir o valor da indenização pela metade, pelo contexto fático, é possível depreender que, na perspectiva dos agravados, não há falar em conduta, pois, na condição de passageiros do veículo colidido, em nada contribuíram para o evento danoso.*

11. *Logo, a responsabilidade civil é exclusiva do Estado, razão pela qual descabida a redução pela metade dos danos reconhecidos pelo acórdão recorrido.*

12. *Agravo Interno não provido (AgInt no AgInt no REsp. 1.681.710/RJ, Rel. Min. HERMAN BENJAMIN, DJe 11.3.2019).*

15. Note-se que a fundamentação utilizada pelo eminente Ministro HERMAN BENJAMIN, também coincide com a posição desta Corte Superior, ora em relevo, **de afastar a redução da indenização pela metade**, em hipóteses como no presente caso:

Embora o tribunal a quo tenha concluído pela concorrência de culpas a fim de reduzir o valor da indenização pela metade, entendo que, pelo contexto fático, é possível depreender que, na perspectiva dos agravados, não há falar em conduta, pois, na condição de passageiros do veículo colidido, em nada contribuíram para o evento danoso.

Logo, infiro que a responsabilidade civil é exclusiva do Estado, razão pela qual descabida a redução pela metade dos danos reconhecidos pelo acórdão recorrido.

16. Assim sendo, deve prevalecer o entendimento que vem sendo aplicado por este STJ, no sentido de afastar a redução pela metade ante a culpa concorrente, porquanto o passageiro do veículo colidido com o trem em nada contribuiu para o evento infortunistico, e, portanto, não pode sofrer as consequências dos atos dos causadores do acidente, merecendo, pois a reparação integral.

17. Desta maneira, conheço e dou parcial provimento ao Recurso

Superior Tribunal de Justiça

Especial dos Particulares para restabelecer, em parte, a sentença de primeiro grau (fls. 459/474), no tocante à responsabilidade da União, aos valores e rubricas a serem indenizados e à verba sucumbencial, mantendo-se, contudo, o acórdão recorrido apenas quanto aos consectários legais de juros e correção monetária (item 7 da ementa de fls. 585).

18. Publique-se. Intimações necessárias.

Brasília (DF), 26 de novembro de 2019.

NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO
MINISTRO RELATOR