



Número: **5009465-87.2022.4.03.6100**

Classe: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL**

Órgão julgador: **2ª Vara Cível Federal de São Paulo**

Última distribuição : **27/04/2022**

Valor da causa: **R\$ 1.000.000,00**

Assuntos: **Indenização por Dano Ambiental**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
INSTITUTO SAUDE E SUSTENTABILIDADE (AUTOR)	FLAVIO SIQUEIRA JUNIOR (ADVOGADO) GABRIEL DE OLIVEIRA DANTAS DE SOUZA (ADVOGADO)
DEFENSORIA PUBLICA DA UNIAO (ASSISTENTE)	
UNIÃO FEDERAL (REU)	
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA (REU)	
TOYOTA DO BRASIL LTDA (REU)	ANDRE FROSSARD DOS REIS ALBUQUERQUE (ADVOGADO)
NISSAN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA (REU)	ROBERTA JARDIM DE MORAIS (ADVOGADO)
RENAULT DO BRASIL S.A (REU)	
MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - PR/SP (FISCAL DA LEI)	
INSTITUTO DE DIREITO COLETIVO - IDC (AMICUS CURIAE)	TATIANA QUINTELA DE AZEREDO BASTOS (ADVOGADO)
ASSOCIACAO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEICULOS AUTOMOTORES - ANFAVEA (AMICUS CURIAE)	PAULA PELLEGRINO GIANOTTI DUARTE DE OLIVEIRA GONCALVES (ADVOGADO) WERNER GRAU NETO (ADVOGADO)

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
26867 9279	17/11/2022 17:11	<a href="#">Contestação</a>	Contestação

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DE DIREITO  
DA 2ª VARA CÍVEL DA SUBSEÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO DO  
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO**

**Ref.:**

**Ação Civil Pública nº 5009465-87.2022.4.03.6100**

**NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA.**, (ora denominada “NISSAN”), pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 04.104.117/0008-42, com sede na Avenida Barão de Tefé, nº 27, sala 701, Saúde, CEP 20220-460, na cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro (**Doc. 01**), por suas advogadas infra-assinadas (**Doc. 02**), vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no artigo 5º, incisos LIV e LV, da Constituição Federal e nos artigos 239 e 335 e seguintes do Código de Processo Civil, apresentar, tempestivamente, a presente

**CONTESTAÇÃO**

---

aos termos da Ação Civil Pública proposta contra si e contra outros, pelo INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE, por meio das razões de fato e de direito adiante aduzidas.



## I. TEMPESTIVIDADE DA CONTESTAÇÃO

---

1. Nos termos do artigo 335, inciso I, combinado com os artigos 219, 224, 231, inciso II, todos do Código de Processo Civil<sup>1</sup>, o prazo oferecer contestação é de 15 (quinze) dias úteis.
2. Ainda de acordo com o artigo 231, inciso VI, do Código de Processo Civil, considerar-se-á o dia do começo do prazo aquele em que houver a data de juntada da carta precatória aos autos de origem, devidamente cumprida.<sup>2</sup>
3. Assim, considerando que a Requerida foi devidamente citada por Carta Precatória (distribuída sob o nº 5055692-27.2022.4.04.7000) e a juntada do referido mandado de citação cumprido se deu nos autos de origem em 24.10.2022, tem-se que o prazo para apresentação da presente Contestação se encerrará em 21.11.2022<sup>3</sup>, restando, portanto, comprovada a sua tempestividade.

---

<sup>1</sup> “Art. 335. O réu poderá oferecer contestação, por petição, no prazo de 15 (quinze) dias, cujo termo inicial será a data:

I - da audiência de conciliação ou de mediação, ou da última sessão de conciliação, quando qualquer parte não comparecer ou, comparecendo, não houver autocomposição.”

“Art. 219. Na contagem de prazo em dias, estabelecido por lei ou pelo juiz, computar-se-ão somente os dias úteis.”

“Art. 224. Salvo disposição em contrário, os prazos serão contados excluindo o dia do começo e incluindo o dia do vencimento.”

“Art. 231. Salvo disposição em sentido diverso, considera-se dia do começo do prazo: [...]

II - a data de juntada aos autos do mandado cumprido, quando a citação ou a intimação for por oficial de justiça;”

<sup>2</sup> “Art. 231. Salvo disposição em sentido diverso, considera-se dia do começo do prazo:

[...]”

VI - a data de juntada do comunicado de que trata o art. 232 ou, não havendo esse, a data de juntada da carta aos autos de origem devidamente cumprida, quando a citação ou a intimação se realizar em cumprimento de carta”.

<sup>3</sup> Tendo em vista não haver expediente forense entre os dias 31.10.2022 a 02.11.2022 e 14.11.2022 a 15.11.2022, consoante Portaria CATRF3R 16/2021.



## II. CONTEXTUALIZAÇÃO FÁTICA

---

4. Trata-se de Ação Civil Pública com pedido de tutela antecipada proposta pelo INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE (“também denominado INSTITUTO AUTOR”), em face das empresas TOYOTA DO BRASIL LTDA (doravante “TOYOTA”), INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (doravante “IBAMA”), NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA (doravante “NISSAN”) e RENAULT DO BRASIL S.A (doravante “RENAULT”), com fundamento na suposta alegação de nulidade da Instrução Normativa nº 23/2021, editada pelo IBAMA.

5. Dita Instrução Normativa, publicada no Diário Oficial da União em 30.12.2021, possibilitava a prorrogação da validade das *Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM*, 7, cuja montagem foi iniciada até 31 de dezembro de 2021, mas que, por motivo de força maior, não pôde ser finalizada naquele ano em razão da não disponibilidade de componentes específicos. Tal prorrogação se daria até 31.03.2022, possibilitando que tais veículos, repise-se, cuja fabricação teve início até 31.12.2021 e finalizada até 31.03.2022, não seriam obrigados a atender aos índices de emissão determinados pelo PROCONVE –7, fase que se aplicaria aos veículos produzidos a partir de 01.01.2022.

6. Diante disso, o INSTITUTO AUTOR requer a (i) declaração de nulidade da Instrução Normativa nº 23/2021, (ii) a condenação dos Réus ao pagamento de indenização a título de danos coletivos (CDC, artigo 6º, Inciso VI), em valor não inferior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a ser revertido para o Fundo de Defesa de Direitos Difusos - FDD; e (iii) a condenação dos Réus ao pagamento de honorários advocatícios e despesas processuais decorrentes da sucumbência.

7. *Data máxima vênia*, conforme se verá adiante, os argumentos invocados pelo INSTITUTO AUTOR não correspondem à realidade dos eventos narrados. Com esse



breve relato, conforme se passa a demonstrar, os pedidos apresentados na exordial da presente Ação Civil Pública devem ser julgados totalmente improcedentes. Vejamos.

### III. OBJETO DA CONTESTAÇÃO

---

8. Conforme será detalhadamente comprovado no decorrer da presente Contestação, diferentemente do que pretende o INSTITUTO SAÚDE E SUSTENTABILIDADE, tem-se que:

- *Preliminarmente*, a NISSAN é completamente ilegítima para figurar no polo passiva da presente Ação Civil Pública, considerando que não se enquadra nas hipóteses de incidência da Instrução Normativa 23/2021, não tendo a vigência de nenhuma LCVM prorrogada em razão da IN;
- *No mérito*, a Instrução Normativa 23/2021 é totalmente legal, não tendo sido comprovado nenhum vício na sua edição, capaz de gerar nulidade;
- Restou clara a motivação para edição da Instrução Normativa 23/2021;
- o IBAMA, ao editar a Instrução Normativa 23/2021 agiu nos estritos limites da competência que lhe foi atribuída pela Lei 8.723/1993;
- Não há qualquer irregularidade decorrente do artigo 15 da Portaria 167/1997 do IBAMA;
- Inexistem os pressupostos para incidência da responsabilidade civil ambiental no caso concreto;
- Não há nexo de causalidade entre a atividade desenvolvida pela NISSAN e o dano ambiental alegado;
- Não existem provas da ocorrência do dano ambiental e dano ambiental moral alegados; e
- O INSTITUTO AUTOR não observou os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade quando da determinação de reparação dos efeitos ocasionados pela atividade da NISSAN.

9. É o que se passa a demonstrar.



#### IV. PRELIMINAR: A ILEGITIMIDADE DA NISSAN PARA FIGURAR NO POLO PASSIVO DA DEMANDA

---

##### IV.1. A NISSAN não se beneficiou da Instrução Normativa 23/2021

10. Não bastassem os argumentos de mérito que serão colacionados a seguir, os quais evidenciarão a improcedência dos pleitos do INSTITUTO AUTOR, cumpre esclarecer *preliminarmente* que a NISSAN é parte ilegítima para figurar no polo passivo da presente demanda. É o que se passa a demonstrar:

11. A bem ver, a Instrução Normativa IBAMA 23/2021, editada por força do contexto de força maior gerado pela epidemia da Covid-19, prorrogou a validade das Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor- LCVM emitidas para modelos que não atendessem aos novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores da fase ProconveL -7, cuja montagem foi iniciada até 31.12.2021, mas que, por motivo de força maior, não pôde ser finalizada em razão da não disponibilidade de componentes.

12. O artigo 1º da Instrução Normativa 23/2021, seus respectivos parágrafos e o artigo 2º delimitam as situações para as quais a referida norma se destina. Confira-se.

“ [...] Art. 1º Fica prorrogada até 30 de junho de 2022, nas hipóteses descritas nos parágrafos deste artigo, a validade das Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM emitidas para modelos que não atendam aos novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores da fase ProconveL -7.

§ 1º A Para veículos nacionais produzidos até 31 de março de 2022;

§ 2º Para veículos importados de países afetados pela crise de fornecimento de componentes eletrônicos, importados até 31 de março de 2022;

§ 3º Para comercialização dos veículos fabricados e importados indicados acima até 30 de junho de 2022.

Art. 2º Para efeito desta instrução normativa, considera-se produzido aquele veículo cuja montagem foi iniciada até 31 de dezembro de 2021, mas que, por motivo de força maior, não pôde ser finalizado em razão da não disponibilidade de componentes específicos [...]. (destacamos)



13. Depreende-se assim que a Instrução Normativa 23/2021 tem finalidade e hipóteses de incidência claramente delimitadas:

Finalidade
<i>Prorrogar até 30.06.2022, a validade de LCVMs para modelos que não atendam aos novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores da fase ProconveL -7.</i>

Hipóteses de incidência
Não atendimento dos limites de emissão fase PROCONVE L –7, nas seguintes situações:
(i) Veículos produzidos até 31.03.2022 (com montagem iniciada até 31.12.2021);
(ii) Veículos importados até 31.03.2022;
(iii) Comercialização de veículos fabricados até 30.06.2022, indicados no item (i); e
(iv) Comercialização de veículos importados até 30.06.2022. indicados no item (ii).

14. Infere-se, daí, que a norma foi editada para disciplinar situações muito peculiares, de prorrogação da produção no tempo, decorrentes das consequências econômicas da pandemia de Covid-19.

15. Nesse passo, infere-se que:

15.1. *No que tange aos veículos produzidos*: não estão sujeitos à incidência da IN 23/2022, aqueles cuja produção foi concluída no ano de 2021; e



15.2. *No que tange à comercialização*: não estão sujeitos à incidência da IN 23/2022, aqueles veículos que estão sendo comercializados, cuja produção foi concluída no ano de 2021.

16. Tais hipóteses se enquadram perfeitamente ao caso da NISSAN e não se enquadram no âmbito da IN 23/2021.

17. Com efeito, a NISSAN: (i) não estendeu a produção dos veículos PROCONVE L6 para além de 31.12.2021; (ii) todos os veículos produzidos a partir de 01.01.2022 estão devidamente adequados às exigências do PROCONVE L7 (**Doc. 03**).

18. Desse modo, considerando que nenhum veículo da NISSAN que não atendesse os limites de emissão da fase PROCONVE 7 teve montagem iniciada em 31.12.2021 e concluída até 31.03.2022 - a NISSAN *não estendeu a produção de qualquer veículo que não atendesse o PROCONVE 7 para além de 31.12.2021* -, a referida Instrução Normativa 23/2021 não é a ela aplicável.

19. Nem há que se falar aqui que a IN em testilha seria aplicável à NISSAN em razão da comercialização de veículos fabricados até 31.12.2021. Muito pelo contrário! Como já visto, tal hipótese não se enquadra no âmbito de aplicação da Instrução Normativa 23/2021 pois, repise-se, tal norma somente sujeita os veículos que tiveram sua produção iniciada até 12.2021 e concluída em 31.03.2022, sem observar os parâmetros do PROCONVE L7.

20. Com efeito, o direito da NISSAN de comercializar os veículos produzidos até 31.12.2021, ainda em observância aos parâmetros do PROCONVE 6, é resguardado pelo artigo 23 da LINDB, pelos artigos 3º e 5º da Lei 8.723/1993 e Portaria IBAMA 167/1997 e, logicamente, da LCVM válida que ela detinha à época da produção e que teve sua validade estendida por tempo determinado com fundamento nas normas acima referidas, as quais *não se confundem* com a Instrução Normativa 23/2021.





21. Daí que, por não se enquadrar nas hipóteses de incidência da Instrução Normativa 23/2021, não tendo nenhuma LCVM prorrogada em conformidade e em razão de tal norma, a NISSAN, por certo, não tinha qualquer obrigação de atender à determinação estabelecida no art. 3<sup>º</sup><sup>4</sup> de tal instrução no sentido de fornecer ao IBAMA relatórios e dados a ela relacionados. Não lhe sendo aplicável, também e, portanto, as determinações da tutela antecipada proferida em 27.09.2022 (ID 263920783).

22. Desse modo, não tendo a NISSAN se beneficiado da Instrução Normativa 23/2021, não há que se falar em sua legitimidade para figurar no polo passivo da presente Ação Civil Pública, conforme pretende o INSTITUTO AUTOR.

23. A bem ver, tanto pelo fato de não haver relação entre as ações descritas na inicial e a NISSAN, quanto pelo fato de a ora Ré não se enquadrar nas hipóteses descritas na Instrução Normativa 23/2021 e, em razão disso, não ter se beneficiado dela, é de se concluir que a ora Ré não possui legitimidade passiva para figurar nesta ação.

24. Destarte, é indubitável que a NISSAN não é parte da relação jurídica material existente, razão pela qual deve ser reconhecida sua ilegitimidade passiva com a consequente extinção do processo sem resolução de mérito em relação a ela, nos termos dos artigos 485, VI<sup>5</sup> e 337, XI<sup>6</sup> do Código de Processo Civil.

---

<sup>4</sup> Art. 3<sup>º</sup> Os detentores das LCVM prorrogadas deverão fornecer ao IBAMA, até 31 de janeiro de 2022, relatório no formato de planilha eletrônica indicada no Anexo I desta instrução normativa.

§ 1<sup>º</sup> Os dados referentes à identificação de cada veículo deverão estar disponíveis para consulta, quando solicitados pelo IBAMA.

§ 2<sup>º</sup> Os veículos contemplados por esta Instrução Normativa devem estar incluídos no Relatório de Valores de Emissão da Produção - RVEP, referente ao 2<sup>º</sup> semestre do ano de validade da LCVM.

<sup>5</sup> Art. 485. O juiz não resolverá o mérito quando:

[...]

VI - verificar ausência de legitimidade ou de interesse processual;

<sup>6</sup> Art. 337. Incumbe ao réu, antes de discutir o mérito, alegar:

[...]

XI - ausência de legitimidade ou de interesse processual;



## V. MÉRITO

---

### V.1. DA REGULARIDADE DA INSTRUÇÃO NORMATIVA 23/2021

#### V.1.1. A motivação do ato administrativo

25. Não obstante a NISSAN não ter se beneficiado da Instrução Normativa 23/2021, a sua edição se deu de forma completamente legal, conforme se passa a demonstrar:

26. O INSTITUTO AUTOR alega que não houve qualquer causa legítima que justificasse a edição da Instrução Normativa pelo IBAMA, chegando a indicar que a motivação decorreu de “[...] *pressão realizada pelo setor automobilístico* [...]”.

27. Ora Excelência, na tentativa de colocar em *xequê* a Instrução Normativa 23/2021, o INSTITUTO AUTOR pretende fazer crer que sua edição se deu por questões políticas e em razão de uma “[...] *pressão realizada pelo setor automobilístico* [...]”, desconsiderando absolutamente a crise provocada pela pandemia que se abateu sobre o mundo nos últimos anos.

28. É fato notório e reconhecido pela Organização Mundial de Saúde que o mundo foi assolado pela pandemia do novo coronavírus - SARS-CoV-2 (Covid-19)<sup>7</sup>. Tal situação e as medidas de isolamento necessárias para combater o contato viral e a contaminação que poderia, em muitos casos, acarretar seja sequelas graves, incluso a morte, gerou consequências nefastas à economia mundial, na qual logicamente se inclui o setor automobilístico, haja vista principalmente a drástica redução do deslocamento de pessoas.

---

<sup>7</sup> Disponível em: <<https://covid19.who.int>>. Acesso em: 30.10.2022.



29. Esse contexto de calamidade pública é evidenciado na Lei 13.979/2020, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, responsável pelo surto de 2019, estabelecendo que a proteção da coletividade implicaria imprescindibilidade de ações de isolamento e quarentena, dentre outras<sup>8</sup>.

30. Dita lei deixa claro tratar-se a pandemia de emergência de saúde pública, de estado de excepcionalidade que, em razão das medidas adotadas para combatê-la, traria efeitos catastróficos sobre a economia, caracterizando-se para efeitos jurídicos como efeito de força maior ou outra causa equivalente, capaz, no que interessa à presente Contestação e, especificamente, à cadeia produtiva do setor automobilístico, a dar ensejo à edição da referida Instrução Normativa 23/2021, pelo IBAMA.

31. A bem ver, embora haja distinções doutrinárias entre os conceitos de força maior e caso fortuito, suas consequências jurídicas, em regra, são as mesmas.

32. O Código Civil, no parágrafo único do seu artigo 393, estabelece genericamente que “*o caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não eram possíveis evitar ou impedir*”, *verbis*:

“Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.  
Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não eram possíveis evitar ou impedir.” (destacamos)

33. Em geral, a expressão “caso fortuito” é empregada para designar fato ou ato alheio à vontade dos envolvidos, ligado ao comportamento humano, ou ao funcionamento de máquinas, ou ao risco da atividade ou da empresa, como greve, motim, guerra, queda de viaduto ou ponte, defeito oculto em mercadoria produzida,

---

<sup>8</sup> “[...] Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - isolamento: separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou de bagagens, meios de transporte, mercadorias ou encomendas postais afetadas, de outros, de maneira a evitar a contaminação ou a propagação do coronavírus; e  
II - quarentena: restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de contaminação das pessoas que não estejam doentes, ou de bagagens, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de contaminação, de maneira a evitar a possível contaminação ou a propagação do coronavírus. [...]”



dentre outros. É força maior para os acontecimentos externos ou fenômenos naturais, como raio, tempestade, terremoto, fato do príncipe<sup>9</sup>.

34. O legislador não faz nenhuma distinção no aludido parágrafo único do artigo 393, mencionando as duas expressões como sinônimas. Efetivamente, se a eficácia de ambas é a mesma no campo do não-cumprimento das obrigações, os termos precisos da distinção entre elas deixam de ter relevância. Percebe-se que o traço característico das referidas excludentes é a inevitabilidade, é estar o fato acima das forças humanas<sup>10</sup>.

35. Ou seja, para a Lei, caso fortuito e força maior são situações invencíveis, que fogem às forças humanas, ou às forças do “devedor”, impedindo e impossibilitando o cumprimento de obrigações impostas e/ou assumidas.

36. Pois bem. Na tentativa minimizar os efeitos catastróficos da pandemia, a maioria dos países, incluindo o Brasil, adotou, como estabelecido na Lei 13.979/2020 medidas de isolamento social, que incluíram restrições ao trânsito de pessoas e ao funcionamento de diversos estabelecimentos comerciais e industriais e a proibição de quaisquer formas de aglomeração de pessoas.

37. Com efeito, a edição da Instrução Normativa 23/2021, pelo IBAMA, se deu neste contexto de força maior, em que o estado de coisas decorrente da pandemia não configurava evento cujo risco podia ser considerado comum ou normal ao negócio desempenhado pela economia em geral e pela indústria automobilística em especial. Por certo, a situação vivida pela humanidade nos últimos dois anos fugiu claramente a qualquer padrão de normalidade. Tal quadro, obviamente repercutiu sobre as atividades econômicas, implicando forte recessão em âmbito global, sendo caracterizado como força maior, impossível de ser prevista e/ou evitada.

---

<sup>9</sup> RODRIGUES, Silvio. Direito Civil. São Paulo, Saraiva, 2002. Pg. 238.

<sup>10</sup> GONÇALVES, São do Carlos Roberto. Direito Civil Brasileiro. Saraiva, 2008. Pag. 356.



38. Decorreu deste contexto a edição da Instrução Normativa em questão, que teve como elemento causador o distúrbio econômico decorrente da pandemia do SARS-CoV-2, tendo sido claramente motivada e editada por tal razão.

39. Não há, portanto, como pretende o INSTITUTO AUTOR, sustentar que não houve motivação para Instrução Normativa 23/2021. Não! Tal norma foi fundada em uma álea extraordinária, da qual decorreu a aplicação da teoria da imprevisão relativa a compromissos assumidos pela indústria automobilística e que se tornaram impossíveis de serem atendidos por determinado espaço de tempo. Tal circunstância, relativa à fabricação de veículos, demandou uma prorrogação temporária - de três meses - no que concerne ao enquadramento nos padrões exigidos pelo PROCONVE 7, que restou materializada por meio da prorrogação, pelo IBAMA, dos prazos das LCVMs para hipóteses absolutamente específicas, quais sejam, aquelas dos veículos cuja fabricação foi iniciada em dezembro de 2021 e que se estenderam até 31.03.2022, em razão da falta de insumos.

40. Absolutamente clara, portanto, a motivação para edição da Instrução Normativa 23/2021.

#### ***V.1.2. A competência do IBAMA e a ausência de desvio de finalidade***

41. Na exordial resta aduzido que o IBAMA, ao editar a Instrução Normativa 23/2021, teria ultrapassado os limites de sua competência, adentrando nas atribuições do CONAMA, atuando em claro desvio de finalidade, por ter prorrogado a entrada em vigor do PROCONVE 7.

42. Ocorre que, diferentemente do afirmado pelo INSTITUTO AUTOR, o IBAMA, ao editar a Instrução Normativa 23/2021, atuou em estrita observância dos limites de suas atribuições legais e de maneira absolutamente regular no contexto do estado de excepcionalidade decorrente da pandemia.



43. Nesse passo, a Lei 8.723/1993, que dispõe sobre a redução da emissão de poluentes por veículos automotores, em seu artigo 3º, estabelece competência ao IBAMA e ao CONAMA para condução de todas as medidas de procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, além de medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores, em consonância com o Programa Nacional e Controle de Poluição por veículo Automotores. *In verbis*:

“[...] Art. 3º Os órgãos competentes para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, bem como todas as medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores, são o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em consonância com o Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores (Proconve), respeitado o sistema metrológico em vigor no País. [...]”

44. Dispondo, ainda, no artigo 5º, que somente podem ser comercializados no Brasil os modelos de veículos que possuam a Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor- LCVM emitida pelo IBAMA<sup>11</sup>.

45. Os níveis de redução de poluentes e os prazos previstos para tanto, aplicáveis aos fabricantes de veículos, restam estabelecidos no art. 2º que, em seu § 9º<sup>12</sup>, dispõe que complementações e alterações de tal dispositivo serão estabelecidas pelo CONAMA.

46. Sendo assim, o INSTITUTO AUTOR, com fundamento no § 9º do artigo 2º, afirma que o IBAMA não teria competência para “prorrogar” o prazo estabelecido pela Resolução CONAMA 492 para entrada em vigor dos limites de emissões dispostos no PROCONVE 7, qual seja, 01.01.2022, por meio da Instrução Normativa 23/2021.

---

<sup>11</sup> [...] Art. 5º Somente podem ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a LCVM- Licença para uso da Configuração de Veículos ou Motor, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). [...]

<sup>12</sup> [...] Art. 2º São os seguintes os limites e prazos a que se refere o artigo anterior:

[...]

§ 9º As complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). [...]



47. Sem razão, portanto, o INSTITUTO AUTOR quanto à afirmação acima exposta, isso porque:

47.1. A Instrução Normativa 23/2021 não “prorrogou” a entrada em vigor do PROCONVE 7, apenas estendeu, repise-se, em razão da excepcionalidade da situação decorrente da Covid-19, a validade das LCVMs dos veículos cuja produção foi iniciada até 31.12.2021 e finalizada até 31.03.2022, permitindo assim que a fabricação que já havia sido iniciada durante a vigência do PROCONVE 6 fosse estendida por 3 (três) meses, por motivo evidente de força maior.

47.2. A Instrução Normativa 23/2021 em momento algum determinou que fabricação dos veículos *iniciada* em 01.01.2022 não atendesse os critérios e padrões do PROCONVE 7.

47.3. A Lei 8.723/1993 em seus artigos 3º e 5ª deixa expressamente clara a competência do IBAMA para emissão das LCVMs e para adoção de medidas de licenciamento, certificação e complementariedade ao PROCONVE.

48. Justamente no mesmo sentido, vale trazer à baila que a jurisprudência já se manifestou de forma cristalina no sentido de que os critérios dos PROCONVES se aplicam aos veículos fabricados *a partir* da sua entrada em vigor. Confira-se.

“ADMINISTRATIVO. AÇÃO ORDINÁRIA. LICENÇA PARA USO DE CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS E MOTOR - LCVM. VEÍCULOS AUTOMOTORES A DIESEL. LIMITES IMPOSTOS PELA RESOLUÇÃO CONAMA 403/2008. APLICABILIDADE AOS VEÍCULOS FABRICADOS A PARTIR DE 1º/01/2012. SENTENÇA REFORMADA. I - A Resolução CONAMA nº 403/2008, embora estabeleça novos limites de emissão de poluentes a partir de 1º/01/2012, em relação aos motores do ciclo Diesel destinados a veículos automotores pesados novos, não diz expressamente que tais limites devam ser aplicados para os veículos fabricados a partir daquela data, mas apenas se refere aos veículos novos, remanescendo dúvida acerca da interpretação - se estão incluídos na restrição os veículos fabricados a partir de 1º/01/2012 e aqueles cujas licenças forem requeridas a partir desta data ou se apenas estão abrangidos na restrição os veículos com data de fabricação a partir de 1º/01/2012. II - A Resolução CONAMA nº 403/2008 foi editada em razão, dentre outros, do art. 2º, § 9º





, da Lei nº 8.723 /93, diploma esse que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores. O caput do art. 2º da Lei nº 8.723 prevê os limites e prazos para que os fabricantes de motores e veículos automotores se enquadrem nos novos níveis de emissão de poluentes, dispondo o § 9º que as complementações e alterações deste artigo serão estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente. III - Sendo os limites e prazos constantes dos diplomas legal e infralegal destinados aos fabricantes de motores e veículos automotores, as restrições impostas pela Resolução CONAMA nº 403/2008 **apenas podem ser aplicadas aos veículos fabricados a partir de 1º/01/2012, não sendo razoável interpretação no sentido de que elas também abrangeriam os veículos novos que, embora fabricados em momento anterior, tiveram a LCVM requerida após aquela data.** Precedente desta Corte: AC 0050207-03.2012.4.01.3400 / DF , Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MOREIRA ALVES, QUINTA TURMA, e-DJF1 de 30/09/2016. Reforma da sentença. IV - Recurso de apelação interposto pela autora a que se dá provimento. Reforma da sentença, com a consequente procedência do pedido inicial e antecipação dos efeitos da tutela em favor da autora. Custas em ressarcimento pelo IBAMA, que deverá arcar, ainda, com honorários advocatícios de 20% sobre o valor atualizado da causa (R\$ 1.000,00), em razão do que dispõem os §§ 2º e 4º, III, do art. 85 do CPC/2015. TRF-1 - APELAÇÃO CIVEL (AC) AC 00147525820134013200 (TRF-1) Data de publicação: 31.03.2017” (grifos nossos).

49. Desse modo, o PROCONVE 7, conforme interpretação jurisprudencial, se aplica claramente aos veículos cuja fabricação teve início em 01.01.2022 e não aqueles cujo início da fabricação se deu até 31.12.2021 e se estendeu por força maior até 31.03.2022, que são, exatamente, aqueles veículos objeto da Instrução Normativa 23/2021.

50. Com efeito, não há que se falar, no presente caso, em desvio de finalidade na edição da Instrução Normativa 23/2021, pois não houve qualquer mácula na conduta do IBAMA estando, portanto, em conformidade com a legalidade e a moralidade, tendo alcançado a finalidade pretendida de fazer frente à crise que assolou a indústria automobilística.

51. Assim, diferentemente do que afirma o INSTITUTO AUTOR, o IBAMA, ao editar a Instrução Normativa 23/2021, agiu nos estritos limites da competência que lhe foi atribuída pela Lei 8.723/1993, em situação de clara excepcionalidade (força maior), sem qualquer desvio de finalidade.





52. Portanto, não há que se falar em qualquer ilegalidade ou vício de nulidade na edição da Instrução Normativa 23/2021 pelo IBAMA.

### ***V.1.3. As fases do PROCONVE e o Direito Transitório***

53. A exordial rechaça ainda a Instrução Normativa 23/2021, fazendo menção a trechos da peça elaborada pela 4ª Câmara do Ministério Público Federal no sentido de que seria irregular a disposição contida no artigo 15 da Portaria 167/1997, editada pelo IBAMA. No entanto, como se passa a evidenciar, tal norma está em consonância com o melhor Direito, fundada na Lei, na Doutrina e na Jurisprudência.

54. Sobre esse ponto, vale registro que, em 06.05.1986, o CONAMA publicou sua Resolução 18, que estabeleceu o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores- PROCONVE, por meio do qual resta disposta a política de controle de emissões, a ser implementada por fases, relativas a diferentes tipos de veículos.

55. Dita norma atribuía à então Secretaria do Meio Ambiente - SEMA, que foi sucedida pelo IBAMA, a competência para emitir, para fins de controle da poluição do ar, a Licença para Uso da Configuração de Veículos ou Motor- LCVM, documento que passava a ser necessário a partir de 01.01.1988, para a fabricação e comercialização de qualquer modelo e/ou configuração de veículo ou motor.

56. A redução de emissão de poluentes por veículos automotores foi objeto da Lei 8.723, de 28.10.1993 que, em seu artigo 3º, delega ao CONAMA e ao IBAMA, em conformidade com o PROCONVE, a competência para estabelecer procedimentos de ensaio, medição, certificação, licenciamento e avaliação dos níveis de emissão dos veículos, bem como todas as medidas complementares relativas ao controle de poluentes por veículos automotores.



57. Por sua vez, a Lei 8.723/1993 estatui ainda, de forma expressa, como já destacado anteriormente, que é competência do IBAMA a emissão da LCVM (art. 5º), ressaltando que tal documento é requisito para comercialização de qualquer modelo de veículo.

58. Dando seguimento às fases do PROCONVE, em 20.12.2018, foi publicada pelo CONAMA a Resolução 492, que estabelece as fases PROCONVE L7 e PROCONVE L8, dispondo em seu artigo 1º novos limites máximos de emissão de poluentes para veículos rodoviários leves, de passageiros e comerciais nacionais e importados, para comercialização no país a partir de 01.01.2022.

59. A bem ver, com a competência que lhe foi determinada pela Lei 8.723/1993, o IBAMA, por meio da Portaria 167/1997, disciplinou um regime de transição a ser aplicado quando da entrada em vigor das diferentes fases do PROCONVE, no âmbito das quais são fixados novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores.

60. Em conformidade com a dita norma, o IBAMA determina que a validade das LUCVs emitidas para modelos fabricados que não atendam aos novos limites em vigor em 01.01 de determinado ano, fica prorrogada até 31 de março do ano subsequente, decretando o que segue:

“Art. 15 - Quando da entrada em vigor de novos limites de emissão de poluentes para veículos automotores, a validade das Licenças para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM emitidas para modelos que não atendam aos novos limites, fica prorrogada até 31 de março do ano subsequente, conforme descrito nos parágrafos deste artigo.

§ 1º - Para veículos nacionais, ou do MERCOSUL, produzidos até o último dia de validade da respectiva LCVM;

§ 2º - Para veículos importados, produzidos até o último dia de validade da LCVM e que tenham obtido as respectivas Licenças de Importação - LI até esta mesma data.

§ 3º - Os detentores das LCVM prorrogadas, deverão fornecer ao IBAMA até 31 de janeiro do ano subsequente a sua validade, a quantidade de veículos por modelo abrangidos por este artigo.”



61. No mesmo sentido, a Portaria IBAMA 08/2009 autoriza a comercialização do estoque de passagem de veículos leves, motocicletas e similares de cada empresa solicitante detentora de LVCM e LCM válidas para as fases PROCONVE L4 e PROMOT II.

62. No mesmo sentido, a Resolução CONAMA 297/2002, que estabelece limites para emissões de gases poluentes pelo escapamento para motocicletas e veículos similares novos, assim prevê:

“Art. 2º Instituir, a partir de 1º de janeiro de 2003, como requisito prévio para a importação, produção e comercialização de ciclomotores novos, motocicletas novos e similares, em todo o Território Nacional, a Licença para Uso da Configuração de Ciclomotores, Motocicletas e Similares-LCM;

§ 1º Somente poderão ser comercializadas no Território Nacional as configurações de ciclomotores novos, motocicletas novos e similares, ou qualquer extensão destes, que possuírem LCM a ser emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.

§ 2º A LCM terá validade no ano civil da sua emissão, podendo ser revalidada pelo IBAMA, anualmente, e será de propriedade exclusiva da pessoa física ou jurídica que a solicitar.

§ 3º A LCM emitida no terceiro quadrimestre terá sua validade explicitada também para o ano civil subsequente.”

63. Ora Excelência, o que pretendem as disposições normativas acima transcritas, tanto do CONAMA quanto do IBAMA, é justamente fornecer *fôlego* para a comercialização, por um determinado período, dos veículos que foram produzidos e/ou importados, de forma regular, em conformidade com LVCMs válidas e emitidas, com base em limites de emissão então vigentes os quais, sob a égide de ulterior fase do PROCONVE, não seriam mais admissíveis.

64. Como se sabe, quando da entrada em vigor de normas novas, o Direito, com vistas a permitir a transição entre os diferentes regimes, edita regras que promovem a passagem de um a outro. São tais normas nomeadas de *transitórias* e entendidas como aquelas que, durante certo período, harmonizam a norma antiga com a nova, criando um terceiro regime destinado a perdurar transitoriamente - até que o Direito antigo se passe inteiramente ao novo. Trata-se, em uma palavra, de um sistema de adaptação, ofertado pelo Direito novo.



65. De acordo com Paul Roubier:

“A lei de transição é aquela que tem por fim estabelecer um regime intermediário entre duas leis, para permitir que os interesses se conciliem com a legislação nova.”<sup>13</sup>

66. A norma de transição é corolário do princípio da segurança jurídica. Sua relevância está contemplada de forma expressa no art. 23 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (“LINDB”) (Decreto-Lei 4.657, de 04 de setembro de 1942), *in verbis*:

“Art. 23. A decisão administrativa, controladora ou judicial que estabelecer interpretação ou orientação nova sobre norma de conteúdo indeterminado, impondo novo dever ou novo condicionamento de direito, deverá prever regime de transição quando indispensável para que o novo dever ou condicionamento de direito seja cumprido de modo proporcional, equânime e eficiente e sem prejuízo aos interesses gerais”.

67. Em resumo: a LINDB exige que, no ordenamento jurídico nacional, se aplique regime de transição quando novo condicionamento de direito ou novo dever é imposto ao particular.

68. Desse modo, não há que se falar que tais normas estão a atrasar a aplicação do PROCONVE 7. Estão apenas dispondo sobre as normas que irão reger situações excepcionais (veículos que tiveram sua produção autorizada por ato fundado em parâmetros normativos então vigentes e que não foram comercializados antes da entrada em vigor de novos critérios distintos e mais restritivos).

69. Com efeito, as Licenças, à exemplo das LVCM’s, são atos vinculantes dos quais decorrem direitos aos administrados no período de sua vigência.

70. Sobre o tema, Maria Sylvia Zanella Di Pietro, ao examinar a natureza jurídica das licenças, preleciona<sup>14</sup>:

<sup>13</sup> ROUBIER, Paul. *Le droit transitoire: conflits de lois dans le temps*. Imprensa: Paris, Dalloz, 2008. p. 205-210, §46.

<sup>14</sup> DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 22ª edição. São Paulo: Atlas, 2008, p. 212.



“[...] nestes casos, o poder da Administração é vinculado, porque a lei não deixou opções; ela estabelece que, diante de determinados requisitos, a Administração deve agir de tal ou qual forma”.

71. Na mesma linha, Marçal Justen Filho<sup>15</sup> leciona que *“licença é o ato administrativo editado no exercício de competência vinculada, por meio do qual a Administração Pública formalmente declara terem sido preenchidos os requisitos legais e regulamentares exigidos e constitui o direito de um particular ao exercício de uma profissão ou atividade privada determinadas”*.

72. Nesse passo, cabe também colacionar entendimento jurisprudencial consolidado sobre o assunto. Vejamos.

“AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. CONCESSÃO DE LICENÇA AMBIENTAL DE OPERAÇÃO. REQUISITOS DISPOSTOS ART. 4º DA INSTRUÇÃO NORMATIVA DA SEMMA Nº 01/2011. CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS. CONCESSÃO DA LICENÇA DEVIDA. 1. Depreende-se da Instrução Normativa da SEMMA nº 01/2011 que não é necessária a comprovação de posse/propriedade dos equipamentos utilizados nos postos de combustível, quando estes não forem novos, para que haja a concessão da Licença Ambiental. 2. **A concessão da licença é ato administrativo vinculado, sendo assim, uma vez cumpridos os requisitos legais, a sua obtenção se torna direito subjetivo da parte, de forma que a omissão da Administração em concedê-la caracteriza ilegalidade, a ensejar a intervenção do Poder Judiciário.** 3. Recurso conhecido e provido, à unanimidade.”

(TJPA. Agravo de Instrumento nº 00010839420178140000, 1ª Câmara de Direito Público, Relatora Desembargadora Ezilda Pastana Mutran, *D.J.e* 06.04.2018 – destacamos)

“ADMINISTRATIVO. IMPORTAÇÃO LOCOMOTIVAS USADAS. DECEX. 1. A importação de locomotivas usadas, sem similar nacional, tem licenciamento mais célere por estar incluída no art. 22, a.1.1 da Portaria DECEX nº 08/91. 2. **A licença é ato administrativo vinculado.** 3. Remessa necessária e apelação da União improvidas.”

(TRF-2. Apelação em Mandado de Segurança nº 2003.51.01.001104-2, 5ª Turma, Relator Juiz Federal Convocado Luiz Paulo S. Araujo Filho, *D.J.e* 14.10.2009 – destacamos)

“APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. MANDADO DE SEGURANÇA. DIREITO LÍQUIDO E CERTO. PROVA PRÉ-CONSTITUÍDA. LICENÇA PARA REALIZAÇÃO DE FRETAMENTO A SINDICATO DE SERVIDORES PÚBLICOS.

<sup>15</sup> JUSTEN FILHO. Marçal. *Curso de Direito Administrativo*. 13ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018, p. 336.



PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS. ATO VINCULADO. CONCESSÃO DA LICENÇA QUE SE IMPUNHA. **A licença é ato administrativo vinculado, condicionado apenas ao preenchimento das exigências legais.** Não havendo impeditivo legal à prestação do serviço de fretamento contínuo a sindicato de servidores, a concessão da ordem se impunha. Análise da Lei-RS nº 7.15/77 e das Resoluções nº 4.107/04 e 4.282/05 Conselho de Tráfego do DAER. Precedentes desta Corte. Ante a matéria analisada no julgamento do apelo, resta prejudicado o reexame necessário. RECURSO A QUE SE NEGA SEGUIMENTO. REEXAME NECESSÁRIO PREJUDICADO.”

(TJRS. Reexame Necessário em Apelação nº 70052260064, 22ª Câmara Cível, Relator Desembargador Eduardo Kraemer, *D.J.e* 30.01.2013 – destacamos)

73. Desse modo, as normas de transição vêm apenas a possibilitar que sejam comercializados, por um prazo máximo de um ano e dois meses (prazo determinado), os veículos que tinham licença para serem produzidos regularmente até a data de entrada em vigor dos novos padrões.

74. Daí que, perfeitamente adequadas as disposições do artigo 15 da Portaria 167/1997, editada pelo IBAMA, do artigo 2º da Resolução CONAMA 297/2002 e da Portaria IBAMA 08/2009, sendo claro que tais órgãos agiram em conformidade com a competência que lhes foi atribuída pelos artigos 3º e 5º da Lei 8.723/1993.

75. Portanto, diante do exposto, *data máxima vênia*, resta claro que se equivoca inteiramente o INSTITUTO AUTOR ao defender que seria irregular o artigo 15 da Portaria 167/1997 do IBAMA. Tal norma é fundada em lei, encontrando respaldo na doutrina e na jurisprudência pátrias.

76. Não bastassem tais alegações que colocam em *xeque* os fundamentos que justificaram a propositura da Ação Civil Pública pelo INSTITUTO AUTOR, passamos à demonstração da total ausência dos requisitos autorizadores para imputação de responsabilidade civil ambiental à NISSAN, conforme ainda pretende a exordial. Senão vejamos:



## V.2. DA AUSÊNCIA DOS PRESSUPOSTOS PARA INCIDÊNCIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL NO CASO CONCRETO

77. Antes de adentrarmos na análise do caso concreto, importante fazer algumas considerações sobre a responsabilidade civil ambiental para uma melhor compreensão do argumento.

78. Como se sabe, a responsabilidade civil ambiental foi disciplinada pela Lei Federal 6.938, de 31.08.1981 – a Política Nacional do Meio Ambiente – que, em seu artigo 14, §1º, adotou a regra da *responsabilidade civil objetiva*, impondo ao poluidor a obrigação de reparar ou indenizar os danos causados ao meio ambiente, independentemente da existência de culpa<sup>16</sup>.

79. Conforme se depreende do teor do artigo 3º, inciso IV, da Lei Federal 6.938/1981<sup>17</sup>, é considerado poluidor *a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que seja responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.*

80. A despeito de se prescindir de culpa, para que seja possível a imputação de responsabilidade civil ambiental, faz-se necessária a presença dos seguintes pressupostos: **(i) a existência do dano devidamente caracterizado; e (ii) do nexo de causalidade entre o dano e a atividade causadora do dano propriamente dito.**

81. Isto posto, no caso em comento, verifica-se ausente pressuposto para incidência da responsabilidade civil ambiental, confira-se:

---

<sup>16</sup> “Artigo 14. [...]”

§ 1º- Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.”

<sup>17</sup> “Artigo 3º. Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: [...]”

IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;”



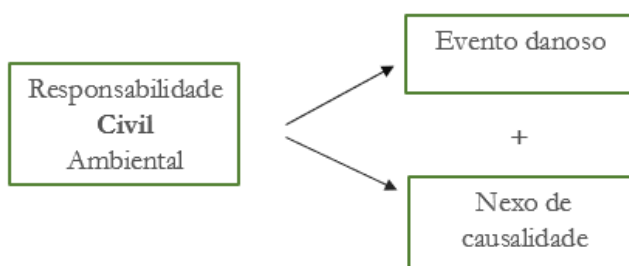
**V.2.1. Da ausência de nexo de causalidade entre o alegado dano e a atividade exercida pela NISSAN**

82. A bem ver, o INSTITUTO AUTOR justifica a propositura da Ação Civil Pública contra a Corré em razão de sua suposta responsabilidade decorrente da emissão de poluentes para veículos automotores da fase Proconve L-7 a partir edição da Instrução Normativa 23/2021, editada pelo IBAMA.

83. Nas palavras do INSTITUTO AUTOR, por este simples fundamento, já decorreria a responsabilidade na esfera civil ambiental da NISSAN, nos termos dispostos no art. 3º, inciso IV, da Lei nº 6938/81, que define como “*poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental*”.

84. Entretanto, o INSTITUTO AUTOR não logrou êxito em demonstrar qualquer nexo de causalidade entre o dano alegado e a atividade causadora do dano propriamente dito, que seria exercida pela NISSAN, os quais seriam pressupostos para a eventual imputação de responsabilidade civil ambiental à empresa. Vejamos:

**PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL**



85. Nesse sentido, o INSTITUTO AUTOR alega genericamente que a NISSAN teria causado “poluição”, e fundamenta tal argumento com base em monitoramentos da qualidade do ar no País (p. 9), relatório de qualidade do ar no Estado de São Paulo (p.



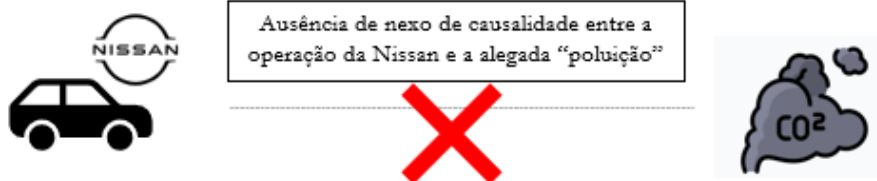


9), levantamento de qualidade do ar no mundo (p. 10) e, dentre outros, que apontam “poluição global/nacional”.

86. Ora Excelência, como pode a NISSAN ser responsável pela alegação de “poluição” que, se confirmada, notoriamente tem como causa múltiplos agentes?

87. Em realidade, não há nos autos qualquer comprovação de que a atividade da NISSAN de fato teria causado a alegada “poluição”. Aliás, as afirmações do INSTITUTO AUTOR se firmam em artigos científicos, os quais indicam os altos índices globais de contaminação do ar, relação entre a emissão de poluentes e os efeitos na saúde humana, perda da produtividade agrícola e dentre outros, os quais não indicam qualquer relação com a NISSAN.

88. Tecnicamente, aponta-se não haver nos autos a comprovação de qualquernexo de causalidade entre a conduta da NISSAN e os supostos danos ambientais objeto da Ação Civil Pública iniciada pelo INSTITUTO AUTOR, não estando, portanto, presente um dos requisitos *sine qua non* da imputação da responsabilidade civil por danos ambientais.



89. Veja-se que o art. 14, §1º, da Lei 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente) assumiu a regra da responsabilidade civil objetiva, impondo ao poluidor a obrigação de recuperar ou indenizar os danos causados ao meio ambiente, independentemente da existência de culpa.

90. Todavia, o fato de se prescindir de culpa não dispensa a presença dos pressupostos da responsabilidade pelo dano ambiental, quais sejam: (i) a existência do



dano devidamente caracterizado; e (ii) do nexo de causalidade entre o dano e uma conduta.

91. Portanto, o que se mostra relevante para o surgimento da responsabilidade civil ambiental é a caracterização do dano **e do nexo causal com a atividade considerada.**

92. E no presente caso, não consta nos autos qualquer documento ou menção que caracterize o nexo causal entre os episódios narrados e a conduta da NISSAN.

93. Não é tarefa fácil, em matéria de dano ambiental, a determinação segura do nexo causal, já que os fatos da poluição, por sua complexidade, permanecem muitas vezes camuflados não só pelo anonimato, como também pela multiplicidade de causas, das fontes e de comportamentos, seja por sua tardia consumação ou comprovação, seja pelas dificuldades técnicas e financeiras de sua aferição, seja, enfim, pela longa distância entre a fonte emissora e o resultado lesivo, além de tantos outros fatores.

94. Dada essa dificuldade, mostra-se imprescindível, para a caracterização do nexo causal, a correta análise dos laudos, relatórios, pareceres e considerações técnicas, elaborados por profissionais das áreas de engenharia, biologia, química, geologia, etc.

95. Nesse sentido<sup>18</sup> que, em matéria de dano ambiental, a Lei 6.938/1981, ao adotar o regime da responsabilidade civil objetiva, afasta a investigação e a discussão do elemento interno (dolo ou culpa), mas não prescinde do nexo causal, isto é, da relação de causa e efeito entre a atividade (= fonte poluidora) e o dano dela advindo.

96. Não basta apenas o risco para gerar a obrigação de reparar e/ou indenizar. Realmente, impensável atribuir-se a outrem, alheio ao fato, a obrigação de

---

<sup>18</sup> MILARÉ, Édis. *Direito do Ambiente*. 10ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015, p. 430/431.



indenizar um dano a que não deu causa, por ação própria ou de terceiro pela qual responde.

97. **É dizer: não pode ser responsabilizado aquele que não contribuiu, de qualquer forma, para o evento danoso. Analisa-se a atividade, indagando-se se o dano foi causado em razão dela, para se concluir que o risco que lhe é inerente é suficiente para estabelecer o dever de reparar o prejuízo.**

98. A doutrina e a jurisprudência são uníssonas nesse sentido, conforme segue:

“Em cada caso concreto haverá de existir a prova de dois pressupostos indispensáveis: a existência do dano ambiental e seu nexos causal com a ação ou omissão do pretendo responsável que seja a causa eficiente do evento capaz de gerar prejuízo a ser indenizado”.<sup>19</sup>

ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANOS AMBIENTAIS. PESCA PREDATÓRIA DE ARRASTO DENTRO DAS TRÊS MILHAS MARÍTIMAS. RESPONSABILIDADE OBJETIVA INDEPENDENTE DE CULPA. IMPRESCINDÍVEL, ENTRETANTO, A DEMONSTRAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE. FUNDAMENTOS INSUFICIENTES PARA A REFORMA DA DECISÃO. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO.

1. A jurisprudência desta Corte Superior firmou-se no sentido de que, apesar da responsabilidade por dano ambiental ser objetiva, deve ser demonstrado o nexos de causalidade entre a conduta e o resultado. Precedentes.

2. A aplicação desse entendimento através de decisão monocrática está de acordo com o art. 557 do CPC e, portanto, não configura nulidade a ser sanada.

3. Os argumentos postos no Agravo Regimental não são suficientes para modificar o entendimento trazido na decisão recorrida, que se mantém pelos próprios fundamentos.

4. Agravo Regimental desprovido.

(AgRg no REsp 1.210.071 - RS, Rel. Ministro Napoleão Nunes Maia Filho, Primeira Turma, julgado em 05/05/2015, DJe 13/05/2015)

ADMINISTRATIVO. IBAMA. APLICAÇÃO DE MULTA. INFRAÇÃO AMBIENTAL. ARMAZENAMENTO DE MADEIRA PROVENIENTE DE VENDAVAL OCORRIDO NA REGIÃO. EXISTÊNCIA DE TAC. COMPROVADA BOA-FÉ. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7/STJ.

1. A responsabilidade é objetiva; dispensa-se, portanto, a comprovação de culpa, entretanto há de constatar o nexos causal entre a ação ou omissão e o dano causado, para configurar a responsabilidade.

<sup>19</sup> LIMA, Alvinio. *Culpa e Risco*. 2ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998, p. 320.



2. A Corte de origem, com espeque no contexto fático dos autos, afastou a multa administrativa. Incidência da Súmula 7/STJ.

Agravo regimental improvido.

(AgRg no REsp 1.277.638 - SC, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, julgado em 07/05/2013, DJe 16/05/2013)

99. Compreendido que a configuração do nexos de causalidade é imprescindível para a imputação da responsabilidade civil ambiental, tem-se que o referido pressuposto definitivamente não está presente em relação a NISSAN.

100. Como visto, em nenhum momento na Petição Inicial ou nos documentos que a acompanharam restou caracterizada a efetiva comprovação sobre o nexos causal da NISSAN com a “poluição” genericamente alegada.

101. De fato, não logrou – e nem logrará – êxito o INSTITUTO AUTOR em comprovar o nexos efetivo no presente caso, isso porque a NISSAN não tem relação com a “poluição” supostamente ocorrida.

102. Muito pelo contrário! É incontroversa, nos presentes autos, a ausência de nexos de causalidade das atividades desenvolvidas pela NISSAN em relação aos danos ambientais, objeto da presente Ação Civil Pública.

103. De tudo o que se verificou acima, não há, de fato, comprovação de que atos da NISSAN tenham contribuído para a ocorrência dos eventos genéricos alegados na inicial.

104. Recorda-se, a Petição Inicial faz referência à ocorrência de “poluição”, com base em artigos científicos, notícias e publicações que não têm qualquer relação com a NISSAN e que, notoriamente, têm como causa múltiplos agentes.

105. Portanto, não havendo essa demonstração efetiva do nexos causal e, diante de todo o complexo cenário percebido no caso em tela, não há como se pretender



a responsabilização da NISSAN devendo, portanto, os pedidos da exordial, em relação a ela, serem julgados totalmente improcedentes.

### ***V.2.2. Ausência de prova do dano ambiental***

106. *In casu*, os artigos científicos, as publicações jornalísticas e as citações genéricas apresentadas pelo INSTITUTO AUTOR, além de não comprovarem qualquer nexo de causalidade com a atividade da NISSAN, também não comprovam o efetivo dano ambiental alegado. Com efeito, para que gere consequências na esfera jurídica, o dano deve ser provado e lesar direito ou interesse juridicamente protegido.

107. **Ora Excelência, o INSTITUTO AUTOR simplesmente colaciona em sua exordial, artigos científicos, publicações jornalísticas e citações genéricas, sem demonstrar qualquer relação com a atividade da NISSAN e, principalmente, sem comprovar por meio deles a ocorrência de dano ambiental.**



## RELATÓRIOS



QUALIDADE DO AR  
NO ESTADO DE SÃO PAULO

2 0 1 7

PROCLIMA  
Programa Estadual de Mudanças Climáticas  
do Estado de São Paulo

Atualizado em março de 2020

SÉRIE RELATÓRIOS

QUALIDADE DO AR  
NO ESTADO DE SÃO PAULO

2 0 1 5



2019

Air Quality  
Guidelines



EUROPE

PROGRAMA ANUAL DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO  
TECNOLÓGICO E DE CONSERVAÇÃO E RACIONALIZAÇÃO  
DO USO DO GÁS NATURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO –

2016/2017



WHO's Urban Ambient Air Pollution database - Update  
version 0.2

2016

Global Update 2005



World Health  
Organization

SIXTY-EIGHTH WORLD HEALTH ASSEMBLY  
Agenda item 14.6

A68/A/CONF.2 Rev.1  
26 May 2015



Julho de 2018

## NOTÍCIAS

### Tempestade de areia escurece o céu em Campo Grande durante a tarde

Fenômeno é parecido com imensa tempestade que assolou São Paulo



Publicado em 25/10/2022 - 18:54 Por Marcelo Brandão - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Brasil

### Onda de calor atinge SP em pleno inverno e temperatura pode chegar a 38°C

Defesa Civil do estado emitiu alerta para o tempo quente na quarta e na quinta

Por Estádio Conteúdo 10 set 2019, 22h07



108. No entanto, em seus pedidos, o INSTITUTO AUTOR pretende: [...] **condenar os réus à indenização por danos materiais ao meio ambiente, pelo tempo de vigência da Instrução Normativa nº 23/2021 editada pelo IBAMA, em montante a ser apurado ao longo do curso processual, devendo ser revertido em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos - FDD, regulamentado pelo Decreto nº 1.306/94, nos moldes do art. 13, da Lei nº 7.347/85 [...].**

109. **Mais uma vez Excelência, qual foi o efetivo dano ambiental comprovado na presente ação, durante o tempo de vigência da Instrução Normativa nº 23/2021, editada pelo IBAMA?**

110. A resposta é uma só: não há qualquer dano ambiental comprovado na presente Ação Civil Pública, de responsabilidade da NISSAN, capaz de gerar consequências na esfera jurídica.

111. A corroborar com isso, o próprio voto proferido pelo Subprocurador-geral da República, Juliano Baiocchi Villa-verde de Carvalho, nos autos da Notícia de Fato nº 1.31.001.001314/2021-19, reafirma o entendimento quanto à necessidade de se avaliar, individualmente, caso a caso, *a participação de mercado, capacidade técnica ou mesmo de volumes de modelos oferecidos* por cada empresa. Nesse sentido:

**“[...] há que se individualizar as montadoras interessadas e chamá-las a se apresentarem diretamente, e não por intermédio de entidade associativa do setor [...].**

112. E ainda:

“Também em razão da pandemia, o Estado brasileiro não cumpriu os prazos a rigor, demorando para expedir as normas complementares sobre a poluição veicular, o que caracterizaria a Teoria do Factum Principis, tornando mais difícil e onerosa a execução das fases impostas pelo Proconve, não podendo sujeitar as empresas que venham a descumprir o prazo à autuação ambiental devido à venda de veículos montados fora dos novos padrões. A Tese do Fato do Príncipe consiste no exercício legítimo dos poderes de autoridade, inclusive de polícia e regulação, fora da relação contratual, mas de modo a





afetar condições e obrigações de ajustes administrativos, dando causa ao reequilíbrio econômico-financeiro”.

113. Nesse sentido, ensina Érika Bechara que *dano, do ponto de vista jurídico, é a lesão a um bem juridicamente protegido, que impõe à vítima um sacrifício não exigido pelo Direito, o que significa dizer: lesa um DIREITO da vítima e não um simples interesse sem proteção jurídica.*

114. A jurisprudência é exatamente nesse sentido:

**APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – DANO AMBIENTAL – QUEIMADA – POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA – RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA – DANO AMBIENTAL NÃO COMPROVADO – INCOMPETÊNCIA FUNCIONAL DO AGENTE AUTUADOR – RECURSO PROVIDO – SENTENÇA REFORMADA.** 1- Nos termos do entendimento do STJ, a **responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação.** 2- No presente caso, não restou comprovada a ocorrência de dano ambiental a ensejar o pagamento da indenização postulada pelo Ministério Público. 3- São incompetentes para realizar a fiscalização ambiental, os agentes públicos, que não compõem a estrutura do SISNAMA – Sistema Nacional de Meio Ambiente, conforme estabelecidos nos arts. 6º e 70 da Lei Federal nº 9.605/98 e art. 27 do Código Ambiental. (TJ-MT - APL: 000722648200681100071740872015 MT, Relator: DESA. HELENA MARIA BEZERRA RAMOS, Data de Julgamento: 06/08/2018, PRIMEIRA CÂMARA DE DIREITO PÚBLICO E COLETIVO, Data de Publicação: 21/08/2018) (destacamos).

115. No caso em exame, para que se pudesse verificar a ocorrência de dano ambiental, seria necessário demonstrar ter sido violado o direito da coletividade ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, previsto no artigo 225, *caput*, da Constituição Federal, o que não ocorreu.

116. A corroborar com o que se aduz, Álvaro Luiz Valery Mirra igualmente assevera que o dano ambiental consiste *na violação do direito de todos ao meio ambiente*





*ecologicamente equilibrado, como direito humano fundamental, de natureza difusa, igualmente consagrado na Carta Magna (art. 225, caput)<sup>20</sup>.*

117. Nos dizeres de Érika Bechara, ocorre o dano ambiental quando se *lesa o direito da coletividade ao 'meio ambiente ecologicamente equilibrado'*. Por assim dizer, *produz alterações no meio ambiente que afetam o equilíbrio ecossistêmico ao qual toda a coletividade faz jus. O dano ambiental, como todos os danos jurídicos, está sempre ligado ao aniquilamento de um direito*<sup>21</sup>. E prossegue a autora, ao afirmar que *não é qualquer incômodo ou pequena alteração no ambiente que configura dano ambiental, entendido este como a lesão ao direito da coletividade ao equilíbrio ecológico. Dano ambiental, portanto, não é sinônimo de alteração ambiental, mas sim de comprometimento do equilíbrio ambiental.*

118. Diante dessas considerações, temos que dano ambiental capaz de ensejar responsabilidade civil é a lesão que afeta o equilíbrio do meio ambiente, de modo que qualquer intervenção que resulte em desequilíbrio ambiental é, para o Direito, uma atividade danosa.

119. Ora, diante da ausência de elementos constantes na Ação Civil Pública, não há que se falar em dano ambiental, sendo que não há como simplesmente deduzi-lo, sendo imprescindível que haja a comprovação expressa, o que certamente não ocorreu no caso em análise.

120. Ademais, como visto acima, apenas se determinado fato *afetar o equilíbrio ambiental* de determinado local, estará configurado o dano ambiental passível de responsabilização na esfera civil. Por outro lado, **caso não se dê o referido desequilíbrio, estará afastada a sua ocorrência, não incidindo qualquer imputação de responsabilidade.**

---

<sup>20</sup> Álvaro Luiz Valery Mirra. “Responsabilidade civil pelo dano ambiental e o princípio da reparação integral do dano.” In: Nery Júnior, Nelson; e Nery, Rosa Maria de Andrade (orgs.). *Doutrinas essenciais: Responsabilidade Civil*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010, v. 7, pp. 437 e 438.

<sup>21</sup> Ob. cit., p. 50.



121. Como já dito, a existência do *dano comprovado* é requisito essencial para a imputação da responsabilidade civil ambiental.

122. De tal sorte, não há que se falar em *presunção* da ocorrência de danos, até mesmo porque, o Código Civil de 2002, em seu artigo 944, é transparente ao dispor que, quanto a estes, a *indenização mede-se pela extensão*. Ou seja, não se pode falar em responsabilidade ambiental sem a efetiva concretização de um dano.

123. Neste ponto, vale referir posicionamento da jurisprudência, que há muito vem compreendendo que não se pode falar em indenização sem a efetiva concretização de um dano. O já extinto Tribunal Federal dos Recursos decidiu, em 1988, que a simples alegação de dano ambiental não basta para emergir a responsabilidade civil reparatória:

“AÇÃO CIVIL PUBLICA DE RESPONSABILIDADE POR DANOS CAUSADOS AO MEIO- AMBIENTE. LIMINAR. A SIMPLES ALEGAÇÃO DE DANO AO MEIO AMBIENTE NÃO AUTORIZA A CONCESSÃO DE LIMINAR SUSPENSIVA DE OBRAS E SERVIÇOS PUBLICOS PRIORITARIOS E REGULARMENTE APROVADOS POR ORGÃOS TECNICOS COMPETENTES. A LEI TORNA POSSIVEL A INSTAURAÇÃO DE INQUERITO CIVIL, MEDIDA DE CARATER PRE-PROCESSUAL E QUE SE INSTAURA ATÉ MESMO EXTRAJUDICIALMENTE. AGRAVO DESPROVIDO.”

(TFR, Apelação nº 88556787, Rel. Ministro Gueiros Leite, D.J. 10.04.1989).

124. Paulo de Bessa Antunes, ao tratar da *presunção do dano ambiental*, rememora que “*os Tribunais brasileiros têm debatido muito a matéria, dando ênfase à necessidade de comprovação do dano, haja vista que, salvo determinação legal, não há que se falar em dano presumido, devendo sua ocorrência ser comprovada.*”

125. O Superior Tribunal de Justiça vem reiterando a posição já adotada pelo antigo Tribunal Federal dos Recursos, confirmando que, sem a efetiva comprovação, não há responsabilidade civil objetiva, afastando a possibilidade de *presunção de dano ambiental*. Veja-se.



“PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL - VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC NÃO CARACTERIZADA - MANUTENÇÃO DE AVES SILVESTRES EM CATIVEIRO - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO AGENTE POLUIDOR - AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO ADMINISTRATIVA - **RESPONSABILIDADE CIVIL - DANO AMBIENTAL NÃO COMPROVADO.**

1. Não ocorre ofensa ao art. 535, II, do CPC, se o Tribunal de origem decide, fundamentadamente, as questões essenciais ao julgamento da lide.

**2. A responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação.**

**3. Em regra, o descumprimento de norma administrativa não configura dano ambiental presumido.**

4. Ressalva-se a possibilidade de se manejar ação própria para condenar o particular nas sanções por desatendimento de exigências administrativas, ou eventual cometimento de infração penal ambiental.

5. Recurso especial não provido.”

(STJ. Recurso Especial nº 1140549/MG, 2ª Turma, Rel. Ministra Eliana Calmon, *D.J.e* 14/04/2010)

(grifou-se).

“PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL. AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. OMISSÃO SOBRE QUESTÕES ESSENCIAIS AO JULGAMENTO DA LIDE. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DEMONSTRAÇÃO DE NEXO DE CAUSALIDADE. CONDENAÇÃO SOLIDÁRIA. REQUISITO. VIOLAÇÃO DO ART. 535, II, DO CPC CARACTERIZADA. 1. **A responsabilidade civil objetiva por dano ambiental não exclui a comprovação da efetiva ocorrência de dano e do nexo de causalidade com a conduta do agente, pois estes são elementos essenciais ao reconhecimento do direito de reparação. Precedentes.** 2. Omissão reconhecida quanto à demonstração de nexo de causalidade entre conduta omissiva ou comissiva da União, a justificar sua condenação solidária na reparação ambiental de área degradada. 3. A jurisprudência desta Corte é firme no sentido de que é omissa o julgado que deixa de analisar as questões essenciais ao julgamento da lide, suscitadas oportunamente na apelação e nos embargos declaratórios, quando o seu acolhimento pode, em tese, levar a resultado diverso do proclamado. 4. Agravo da União conhecido para prover o recurso especial, a fim de cassar o acórdão dos embargos de declaração e determinar que o Tribunal de origem aprecie as questões nele apontadas. 5. Recurso especial dos particulares prejudicado.”

(RESP 201300922623, STJ, Rel. Des. Eliana Calmon, DJE 14.10.2013, v.u) (grifou-se).

126. Conforme Darlan Bittencourt e Ricardo Marcondes, para que se dê ensejo à responsabilização, o dano deve ser certo, sobretudo delimitado e demonstrado para que determine a reparação ou sua consequente indenização. *In verbis*:



“[...] Aqui se percebe que só haverá dano ambiental com consequências jurídico-sociais. Primeiramente jurídicas, pois no direito positivo deverá encontrar alguma forma de tutela. Depois sociais, porque o meio ambiente só estará correndo risco quando o equilíbrio ecológico em seu todo considerado, ainda que com repercussões limitadas, esteja exposto. [...]”

127. Assim, conforme se verifica da doutrina e da jurisprudência, muito embora a responsabilidade de reparação de danos ambientais seja pacificamente entendida como objetiva e solidária, há, contudo, **que se comprovar a concretização efetiva de dano como fator determinante à incidência de responsabilização.**

128. *In casu*, a esse respeito, não houve qualquer comprovação material do dano ambiental alegado pelo INSTITUTO AUTOR, muito pelo contrário.

129. Daí que não há que se falar na existência de dano comprovado ou nexo de causalidade no presente caso a ensejar a imputação de responsabilidade ambiental.

#### ***a) Inexistência de Dano Moral Ambiental***

130. O INSTITUTO AUTOR pretende, ainda, a condenação solidária dos Réus ao pagamento de indenização por dano moral coletivo, no valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), a ser revertido para o Fundo Estadual de Defesa dos Interesses Difusos - FID (Lei Estadual nº 13.555, de 9 de junho de 2009).

131. No entanto, o fato de não haver comprovado nexo de causalidade entre as atividades da NISSAN, ora Ré, com o dano ambiental alegado, como veementemente demonstrado acima, já é suficiente para afastar qualquer tentativa de lhe imputar a responsabilização de pagamento de indenização pecuniária. De todo modo, para fins de cautela, passamos a abordar especificamente esta questão.

132. O dano ambiental moral ou extrapatrimonial caracteriza-se pela ofensa, devidamente evidenciada, aos sentimentos individuais ou coletivos resultantes da lesão ambiental patrimonial. Vale dizer, quando um dano patrimonial é cometido, a ocorrência



de relevante sentimento de dor, sofrimento e/ou frustração resulta na configuração do dano ambiental extrapatrimonial ou moral, o qual, por certo, não decorre da impossibilidade de retorno ao *status quo ante*, mas, sim, da evidência desses sentimentos individuais ou coletivos, autorizando-se falar em danos ambientais morais individuais ou coletivos.

133. A única diferença diz respeito ao titular desses sentimentos. Enquanto no dano ambiental moral individual o lesado será o sujeito unitário – individualizado –, no dano ambiental moral coletivo esse sentimento negativista perpassará por todos os membros de uma comunidade como decorrência de uma atividade lesiva ao meio ambiente.

134. Com todo respeito, o INSTITUTO AUTOR não demonstrou que existe um dano moral passível de ser indenizável. A ocorrência desse dano não passou de uma afirmação genérica e retórica trazida na exordial, in casu, o pleito Autoral é vago e não determina os danos, nem indica as vítimas diretas do dano, inviabilizando, por consequência, o seu reconhecimento.

135. Sobre a matéria, o Ministro José Augusto Delgado, em artigo doutrinário, expõe que, para se configurar o dano moral ambiental, é necessário que o Autor da demanda demonstre e comprove nos autos que a alegada degradação ambiental teria causado comoção social negativa relativa a sentimento de dor, sofrimento ou vergonha. Veja-se:

“Com efeito, a manifestação dos danos morais ambientais vai se evidenciar da mesma maneira que os danos morais individuais, ou seja, com um sentimento de dor, constrangimento, desgosto, infelicidade, angústia, etc. A única diferença diz respeito ao titular desses sentimentos. Enquanto no dano moral individual o lesado será o sujeito unitário -individualizado -, no dano moral ambiental esse sentimento negativista perpassará por todos os membros de uma comunidade como decorrência de uma atividade lesiva ao meio ambiente. Tem-se, assim, aquilo que a doutrina vem denominando dano moral coletivo.

O dano moral ambiental, dessa forma, irá se contrapor ao dano ambiental material. Este afeta, por exemplo, a própria paisagem natural, ao passo que



aquele se apresentará como um sentimento psicológico negativo junto à comunidade respectiva.

Nessas condições, o dano material ambiental poderá ou não ensejar um dano moral ambiental. Dependerá de como tais eventos irão repercutir na comunidade onde se situa o bem ambiental afetado. Se gerar um sentimento de comoção social negativo, de intranquilidade, de desgosto, haverá também um dano moral ambiental.

[...]

*De tudo quanto exposto, corretas são as afirmações dos doutrinadores que visualizam o meio ambiente como sendo um direito imaterial e incorpóreo, voltado para proteger os interesses da coletividade. Esta, conseqüentemente, pode sofrer dano moral. Este consuma-se quando produz o efeito de instalar a dor física ou psicológica coletiva, situações que determinam degradação ambiental causadora de mal-estar e ofensa aos sentimentos de cidadania”.*<sup>22</sup>

136. No mesmo sentido, a jurisprudência tem sido restritiva quanto à cominação de condenações por dano moral coletivo, admitindo-a somente nas situações em que haja efetiva comprovação de que o dano ambiental expôs uma determinada coletividade a sentimentos de dor, sofrimento ou vergonha. Confirma-se o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, *in verbis*:

“PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. FRAUDE EM LICITAÇÃO REALIZADA PELA MUNICIPALIDADE. ANULAÇÃO DO CERTAME. APLICAÇÃO DA PENALIDADE CONSTANTE DO ART. 87 DA LEI 8.666/93. DANO MORAL COLETIVO. IMPOSSIBILIDADE. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. INDICAÇÃO DE DISPOSITIVO NÃO DEBATIDO NA INSTÂNCIA "A QUO". 1. A simples indicação dos dispositivos tidos por violados (art. 1º, IV, da Lei 7347/85 e arts. 186 e 927 do Código Civil de 1916), sem referência com o disposto no acórdão confrontado, obsta o conhecimento do recurso especial. Incidência dos verbetes das Súmula 282 e 356 do STF. 2. *Ad argumentandum tantum*, ainda que ultrapassado o óbice erigido pelas Súmulas 282 e 356 do STF, melhor sorte não socorre ao recorrente, máxime porque a incompatibilidade entre o dano moral, qualificado pela noção de dor e sofrimento psíquico, e a transindividualidade, evidenciada pela indeterminabilidade do sujeito passivo e indivisibilidade da ofensa objeto de reparação, conduz à não indenizabilidade do dano moral coletivo, salvo comprovação de efetivo prejuízo dano. 3. Sob esse enfoque decidiu a 1ª Turma desta Corte, no julgamento de hipótese análoga, verbis: "PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. DANO MORAL COLETIVO. NECESSÁRIA VINCULAÇÃO DO DANO MORAL À NOÇÃO DE DOR, DE SOFRIMENTO PSÍQUICO,

<sup>22</sup> “Responsabilidade civil por dano moral ambiental”. Informativo Jurídico da Biblioteca Ministro Oscar Saraiva, v. 19, n. 1, jan./jun. 2008, p. 104 e seguintes.



DE CARÁTER INDIVIDUAL. INCOMPATIBILIDADE COM A NOÇÃO DE TRANSINDIVIDUALIDADE (INDETERMINABILIDADE DO SUJEITO PASSIVO E INDIVISIBILIDADE DA OFENSA E DA REPARAÇÃO). RECURSO ESPECIAL IMPROVIDO." (REsp 598.281/MG, Rel. Ministro LUIZ FUX, Rel. p/ Acórdão Ministro TEORI ALBINO ZAVASCKI, PRIMEIRA TURMA, julgado em 02.05.2006, DJ 01.06.2006) 4. Nada obstante, e apenas *obiter dictum*, há de se considerar que, no caso concreto, o autor não demonstra de forma clara e irrefutável o efetivo dano moral sofrido pela categoria social titular do interesse coletivo ou difuso, consoante assentado pelo acórdão recorrido: "... Entretanto, como já dito, por não se tratar de situação típica da existência de dano moral puro, não há como simplesmente presumi-la. Seria necessária prova no sentido de que a Municipalidade, de alguma forma, tenha perdido a consideração e a respeitabilidade e que a sociedade uruguaiese efetivamente tenha se sentido lesada e abalada moralmente, em decorrência do ilícito praticado, razão pela qual vai indeferido o pedido de indenização por dano moral". 5. Recurso especial não conhecido." (STJ. Primeira Turma. Recurso Especial n.º 821891. Relator: Ministro Luiz Fux. D. J. 12/05/2008.)

137. Pois bem. No caso em tela, da leitura da peça inicial, verifica-se que o INSTITUTO AUTOR deixou de demonstrar o sentimento de dor, sofrimento e comoção social que estaria a coletividade sofrendo por conta dos fatos alegados.

138. Na realidade, ao justificar o cabimento do pedido de indenização por danos morais coletivos, restringe-se o INSTITUTO AUTOR a afirmar que o dano causado (que sequer foi causado pela NISSAN), teria o condão de atingir toda a sociedade.

139. Contudo, ao fazer tal alegação, deixou de demonstrar o nexo de causal entre o dano ocorrido e a conduta praticada especialmente pela NISSAN, bem como comprovar o sofrimento coletivo, o que certamente evidencia o descabimento do pedido de condenação ao pagamento de indenização por dano moral coletivo.

140. Por essa razão, também não há que se falar em indenização por dano moral coletivo, sendo que a improcedência deste pedido é medida que se impõe.

141. Para colocar uma pá de cal na discussão, superada a argumentação de inexistência de nexo causal entre o dano ocorrido e a conduta praticada especialmente pela NISSAN e, tampouco, da materialidade do dano alegado, também não merece





prosperar a suposição presumida pelo INSTITUTO AUTOR acerca do impacto da NISSAN no contexto de mudanças climáticas.

142. A bem ver, a NISSAN é reconhecida nacional e internacionalmente por seus valores frente ao meio ambiente, assumindo importantes metas e compromissos no contexto de emissão de gases e mudanças climáticas. Vejamos.

***b) Metas e compromissos assumidos pela NISSAN no contexto de mudanças climáticas***

143. Dentre os pilares de atuação da NISSAN, verifica-se o de preservar os recursos naturais de suas operações e reduzir os impactos ambientais gerados no processo produtivo. Para tanto, a partir da criação e execução de programa ambiental global que determina a visão de longo prazo da empresa, ora denominado “*Nissan Green Program*”, restam estabelecidas 04 (quatro) principais metas, dentre as quais: (i) penetração do veículo com emissão zero, (ii) expansão do veículo com eficiência de combustível, (iii) minimização da pegada de carbono corporativa; e (iv) minimização do uso de recursos naturais.<sup>23</sup>

144. À exemplo disso, notadamente:

- ✓ o carro 100% elétrico mais vendido do mundo é fabricado exclusivamente pela Nissan.<sup>24</sup>
- ✓ A única fábrica da Nissan do Brasil, situada em Resende, Estado do Rio de Janeiro, também reitera o nosso compromisso com a sustentabilidade, sendo uma das mais modernas e sustentáveis entre todas as unidades industriais da Nissan do mundo.<sup>25</sup>
- ✓ Dentre as práticas de sustentabilidade da fábrica, destacam-se o cinturão verde, o reuso de água no teste de lavagem dos carros, janelas e dutos desenhados para aproveitar a iluminação e ventilação naturais, reduzindo assim o consumo de energia, o sistema de pintura otimizado e a tinta à base d'água.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Disponível em: < <https://www.nissan.com.br/experiencia-nissan/sustentabilidade/pilares-de-atuacao.html>>. Acesso em: 31.10.2022.

<sup>24</sup> Idem.

<sup>25</sup> Idem.

<sup>26</sup> Idem.

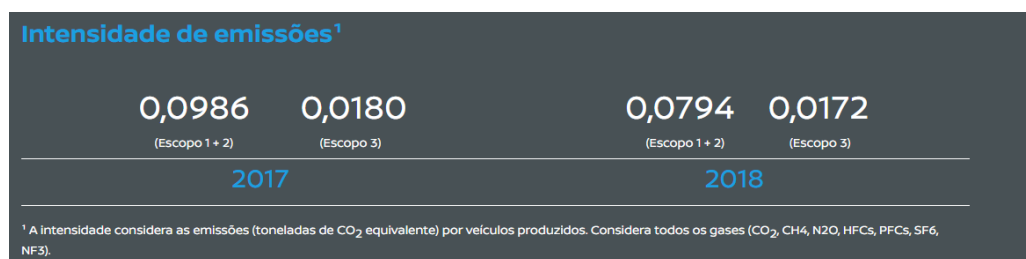




- ✓ A partir de 2017, houve o aprimoramento significativo no controle e análise das informações que contemplam o *Inventário de Gases de Efeito Estufa*, elaborado pelo Instituto de Tecnologia Ambiental com base no *Programa GHG Protocol* e a ABNT/ ISO 14064-1.

145. Especificamente em relação ao contexto global de mudanças climáticas e os compromissos assumidos pelos países no Acordo de Paris, diferentemente da suposição genérica e descabida do INSTITUTO AUTOR, a NISSAN promove ações de monitoramento e mitigação das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e de poluentes atmosféricos - sejam aqueles emitidos pelos próprios produtos fabricados, ou sejam aqueles gerados durante o processo produtivo. Inclusive, os indicadores e metas associados ao tema são acompanhados pela alta gestão da empresa e reportados mensalmente para a matriz no Japão.<sup>27</sup>

146. A bem ver, em quadro comparativo entre o período de 2017 e 2018, a intensidade de emissões, considerada a partir do volume de CO<sub>2</sub> equivalente por veículos produzidos, possui significante redução no intervalo sugerido:



Fonte: <https://sustentabilidade.nissan.com.br/meio-ambiente/nosso-desempenho/>

147. Por fim, ainda no âmbito de emissões, vale registrar a recente meta formulada pela NISSAN, no tocante ao atingimento da neutralidade das emissões de carbono em todas as operações da empresa e no ciclo de vida de seus produtos até

<sup>27</sup> Disponível em: <https://sustentabilidade.nissan.com.br/meio-ambiente/nosso-desempenho/>. Acesso em: 31.10.2022.



2050<sup>28</sup>, por meio da intensificação de inovações em tecnologias de eletrificação e manufatura, a exemplo de:

- ✓ Inovações em baterias, incluindo de estado sólido e tecnologias relacionadas, para desenvolver veículos elétricos mais eficientes;
- ✓ Expansão do desenvolvimento das motorizações eletrificadas e-POWER da Nissan, para obter maior eficiência em energia;
- ✓ Desenvolvimento de ecossistema de baterias para apoiar a geração descentralizada de energia, para edifícios com fontes de energia renováveis.
- ✓ A Nissan prevê aumentar a colaboração com o setor de energia, para apoiar a descarbonização da rede elétrica;
- ✓ Inovações nos processos de manufatura, para proporcionar maior produtividade a começar pela iniciativa *Nissan Intelligent Factory*.
- ✓ A empresa também vai se empenhar para obter maior eficiência em materiais e energia e, assim, dar sustentação às suas ambições de longo prazo em neutralidade em carbono.

148. Sendo assim, novamente em sentido contrário às alegações do INSTITUTO AUTOR, por certo que a NISSAN se coaduna com as metas e compromissos de âmbito nacional (nas diferentes esferas) e global, no que se refere ao contexto de mudanças climáticas, não havendo que se falar em qualquer desrespeito ao pacto internacional celebrado.

### ***V.2.3. A necessária observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade***

149. O INSTITUTO AUTOR pretende impor à NISSAN condenação pela recuperação de dano material e moral, decorrente de “poluição”, sem comprovar a efetiva ocorrência do dano ambiental e o nexo do dano com a atividade da ora Ré. Não bastasse isso, pretende impor indenização em valores exorbitantes, sem qualquer observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

---

<sup>28</sup> Disponível em: <https://brazil.nissannews.com/pt-BR/releases/release-18e8181d3a7c563be5e62225a70a192e-nissan-define-objetivo-de-carbono-neutro-para-2050#:~:text=YOKOHAMA%2C%20Jap%C3%A3o%20%E2%80%93%20A%20Nissan%20Motor,de%20seus%20produtos%20at%C3%A9%202050>. Acesso em: 31.10.2022.



150. A reparação de danos ambientais, como visto, sempre tem por fim buscar o reequilíbrio social e ecológico do meio afetado, impondo-se ao seu causador adotar e arcar com práticas de fazer ou de não fazer ou, ainda, pagar pelo correspondente prejuízo ocasionado, quando o dano for irreversível ou de difícil reparação.

151. Como já demonstrado, a “indenização do dano mede-se por sua extensão” conforme preconiza o artigo 944 do Código Civil, o que significaria que aquele que causar o dano deve repará-lo ou indenizá-lo, ainda que isso representasse a sua aniquilação econômica, porquanto a respectiva atividade assumiu tal risco.

152. Contudo, é preciso considerar que o parágrafo único do aludido artigo 944 do Código Civil regula que, conquanto a regra geral da responsabilidade civil disponha que a indenização se mede pela extensão do dano, “*se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização.*” Tal proposição normativa, fundamenta-se, sem dúvida, no *princípio da proporcionalidade e da razoabilidade*.

153. E segundo expusemos recentemente, utilizando-nos da obra de Maria Fernanda Dias Mergulhão<sup>29</sup>, há forte tendência doutrinária de aplicação do parágrafo único do artigo 944 do Código Civil também à responsabilidade civil objetiva<sup>30</sup>. Ou seja, a ponderação judicial em relação à responsabilidade civil ordinária a que se refere o Código Civil seria igualmente aplicável à responsabilidade ambiental objetiva, não em relação à ponderação da culpa frente ao dano, mas sim, procurando-se evitar condenações indenizatórias desproporcionais ou, ainda que baseadas no valor integral do dano ambiental (se fosse calculá-lo...), aniquilasse completamente uma atividade econômica produtiva.

154. Observe-se aqui que não se está a defender a aplicabilidade do referido dispositivo do Código Civil no sentido de “flexibilização da responsabilidade civil

---

<sup>29</sup> Mergulhão, Maria Fernanda Dias. *Indenização integral na responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2014.

<sup>30</sup> MILARÉ, Édís; FRANCO, Rita Borges Franco. Reparação integral: “pensando melhor”. *Revista do Advogado*. ANO XXXVII, março 2017, nº 133, p.51-59



ambiental - indisputavelmente objetiva e fundada na teoria do risco integral -, mas na perspectiva de temperança que impõe o princípio da proporcionalidade”<sup>31</sup>.

155. Sim, os esforços para que o poluidor arque com a reparação dos efeitos nefastos ocasionados pela sua atividade ou seu empreendimento devem ser ponderados com os *princípios da razoabilidade e da proporcionalidade*, sobretudo em razão da corrente expectativa de se manter a atividade econômica respectiva – salvo casos de atividades inerentemente ilegais ou predatórias –, para o bem da manutenção de empregos diretos e indiretos, pagamento de impostos e, em última instância, a reprodução do desenvolvimento econômico que a sociedade espera obter.

156. Afinal, como já referido, a manutenção da ordem econômica (artigo 170 da Constituição Federal de 1988) e a preservação do meio ambiente (artigo 225 da mesma Carta) são valores constitucionais que devem coexistir e balancear os atos do judiciário e da administração pública em matéria ambiental. Isso significa que, embora seja premente a obrigação de reparar um dano ambiental, também é importante observar que o montante a ser gasto em decorrência de tal circunstância danosa não pode onerar o empreendedor, de forma a inviabilizar ou dificultar a continuidade de suas atividades. É o que vem sendo preconizado na jurisprudência. Confira-se:

“AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DERRAMAMENTO DE ÓLEO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. AGENTE POLUIDOR. EVENTO DANOSO. NEXO CAUSAL. LAUDO PERICIAL. EXISTÊNCIA ANTERIOR DE ELEMENTO POLUIDOR NO LOCAL. IRRELEVÂNCIA. VALOR MONETÁRIO DA INDENIZAÇÃO. PROPOSTA EMITIDA PELA CETESB. VALIDADE. PECULIARIDADES DO CASO CONCRETO. **PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE. REDUÇÃO. POSSIBILIDADE.** INDENIZAÇÃO CONVERTIDA NA MOEDA DE CURSO LEGAL AO TEMPO DO FATO. CORREÇÃO MONETÁRIA. JUROS DE MORA. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS INCABÍVEIS.

[...]

**8. A fixação de indenizações desmesuradas, a pretexto de defesa do meio ambiente, configura intolerável deturpação da *mens legis*, não podendo o Estado valer-se do silêncio da lei para espoliar o poluidor, a ponto de tornar inviável o respectivo empreendimento.**

---

<sup>31</sup> Idem, ibidem, p. 57



[...]”  
(TRF3. Apelação e Reexame Necessário nº 0206469-90.1994.4.03.6104, 6ª Turma, Rel. Desembargadora Federal Consuelo Yoshida, *D.J.e* 10/11/2011 – destacamos)

157. Em recente decisão do Superior Tribunal de Justiça, de Relatoria do Ministro Raul Araújo, impôs-se que a quantificação da indenização deve advir de um juízo de ponderação entre a razoabilidade e a proporcionalidade sendo, ao mesmo tempo, uma compensação e um meio de caráter pedagógico. Vejamos:

“[...]  
As perdas e danos decorrentes de responsabilidade civil ambiental objetiva compreendem prejuízos (danos emergentes), decorrentes da proibição da pesca, e lucros cessantes derivados da ausência de possibilidade do exercício normal dos afazeres profissionais do pescador no período de recuperação da ictiofauna. Em se tratando de verbas indenizatórias decorrentes de danos materiais, para os quais o salário-mínimo vigente à época do acidente é o parâmetro, os juros moratórios incidirão da data do evento danoso (Súmula 54 do STJ) e a correção monetária, por se tratar de atualização da moeda, será aplicada de acordo com o INPC, a partir da data do ajuizamento da ação, como pedido. **Na quantificação da indenização do dano moral, o juízo de ponderação entre os critérios de proporcionalidade e razoabilidade é relevante para que o montante da condenação possa tanto ser uma compensação para a vítima, quanto punir e prevenir, por meio de um caráter pedagógico, condutas do infrator.**”  
(STJ. Recurso Especial nº 1.293.799/PR 2011/0274213-6, Decisão Monocrática, Rel. Ministro Raul Araújo, *D.J.e* 01/02/2017 – destacamos)

158. Em outro giro, é necessário registrar que sempre se convencionou que o sistema da responsabilidade ambiental tem também um sentido pedagógico, que visa educar a sociedade, o Poder Público e o poluidor propriamente dito, visando o desestímulo à ocorrência de episódios similares no futuro.

159. E a indenização propriamente dita, por não estar – como já referido – vinculada ao princípio da reparação integral, tem caráter eminentemente pedagógico. Ou seja, *“não sendo possível a reparação in situ ou ex situ, direcionada ao restabelecimento do equilíbrio ecológico, todo e qualquer valor de condenação em pecúnia será insuficiente, donde se conclui não fazer*



*sentido fixar valores indenizatórios que acarretem, por si sós, a aniquilação da atividade econômica do poluidor, apenas e tão somente para registrar a imposição, no caso concreto, de sanção civil*<sup>32</sup>.

160. Não há, portanto, como dissociar qualquer critério ou parâmetro para o cálculo de dano ocasionado ao meio ambiente dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, buscando-se alcançar, de um lado, o reequilíbrio do meio socioambiental lesado e, de outro lado, manter a atividade econômica para o bem do desenvolvimento da sociedade brasileira.

161. *In casu*, deve-se se levar em consideração, para valoração de eventual dano ambiental, os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade que, como visto, foram desconsiderados pelo INSTITUTO AUTOR em sua exordial.

162. Ora Excelência, considerando tudo o que foi dito na presente Contestação, não restam dúvidas: é medida que se impõe que os pedidos formulados na exordial da presente demanda sejam julgados totalmente IMPROCEDENTES, nos termos do artigo 487, I do Código de Processo Civil.

### V.3. IMPOSSIBILIDADE DE OCORRÊNCIA DO ÔNUS DA SUCUMBÊNCIA

163. Uma vez demonstrada a improcedência dos pedidos deduzidos na presente ação, cabe demonstrar, por cautela, que tampouco tem razão o pleito do INSTITUTO AUTOR de condenação ao pagamento das custas, dos honorários advocatícios e das demais despesas processuais de sucumbência.

164. É importante lembrar que, em se tratando da Ação Civil Pública, como é o caso, a questão da verba honorária foge das regras do Código de Processo Civil, sendo disciplinada pelas regras contidas na Lei 7.347/1985, não havendo que se falar em tal condenação.

---

<sup>32</sup> MILARÉ, Édís; FRANCO, Rita Borges Franco. p. 56 e 57



165. Referida Lei estabelece, em seu artigo 18, que “*nas ações de que trata esta lei, não haverá adiantamento de custas, emolumentos, honorários periciais e quaisquer outras despesas, nem condenação da associação autora, salvo comprovada má-fé, em honorários de advogado, custas e despesas processuais*” (grifos nossos).

166. **Ora, por absoluta simetria, equidade e isonomia entre as partes, à luz da interpretação sistemática do ordenamento, se o réu não será beneficiado em honorários quando comprovada sua inocência, não pode também o INSTITUTO AUTOR se beneficiar quando for vencedor na ação.**

167. Portanto, *in casu*, não há de se falar em pagamento de verbas de sucumbência já que, ao propor uma ação, o INSTITUTO AUTOR está agindo no interesse da sociedade e sua atuação não equivale aos custos das verbas advocatícias, razão pela qual o pedido de condenação da Requerida neste sentido deve ser julgado improcedente.

## VI. CONCLUSÕES

---

168. Em face de todo o exposto, é possível concluir que:

- A NISSAN é completamente ilegítima para figurar no polo passivo da presente Ação Civil Pública, considerando que não se enquadra nas hipóteses de incidência da Instrução Normativa 23/2021, não tendo a vigência de nenhuma LCVM prorrogada em razão da IN;
- A Instrução Normativa 23/2021 é totalmente legal, não tendo sido comprovado nenhum vício na sua edição, capaz de gerar nulidade;
- Restou clara a motivação para edição da Instrução Normativa 23/2021;
- o IBAMA, ao editar a Instrução Normativa 23/2021, agiu nos estritos limites da competência que lhe foi atribuída pela Lei 8.723/1993;
- Não há qualquer irregularidade decorrente do artigo 15 da Portaria 167/1997 do IBAMA;



- Inexistem os pressupostos para incidência da responsabilidade civil ambiental no caso concreto;
- Não há nexo de causalidade entre a atividade desenvolvida pela NISSAN e o dano ambiental alegado;
- Não existem provas da ocorrência do dano ambiental e dano ambiental moral alegados; e
- O INSTITUTO AUTOR não observou os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade quando da determinação de reparação dos efeitos ocasionados pela atividade da NISSAN.

## VII. PEDIDOS

---

169. Portanto, em vista disso, a **NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA.**, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, requerer:

(i) *preliminarmente*, seja reconhecida a ilegitimidade da NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA., com a consequente extinção do processo sem resolução de mérito, uma vez que não é parte da relação jurídica material existente, nos termos dos artigos 485, VI<sup>33</sup> e 337, XI<sup>34</sup> do Código de Processo Civil;

(ii) no mérito, que os pedidos formulados na exordial da presente demanda sejam julgados totalmente **IMPROCEDENTES**, nos termos do artigo 487, I do Código de Processo Civil; e

(iii) *ad cautelam*, protesta-se pela produção de todas as provas em direito admitidas, por meio de realização de perícia técnica,

---

<sup>33</sup> Art. 485. O juiz não resolverá o mérito quando:

[...]

VI - verificar ausência de legitimidade ou de interesse processual;

<sup>34</sup> Art. 337. Incumbe ao réu, antes de discutir o mérito, alegar:

[...]

XI - ausência de legitimidade ou de interesse processual;



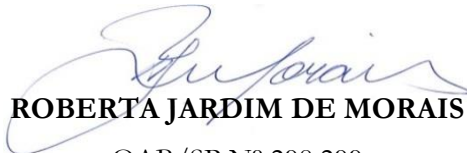


apresentação de novos documentos que se mostrem pertinentes e oitiva de testemunhas.


170. Por fim, requer-se que as intimações pela Imprensa Oficial sejam feitas, **exclusivamente**, em nome de **Édis Milaré**, inscrito na OAB/SP sob o n° 129.895 e **Lucas Tamer Milaré**, inscrito na OAB/SP sob o n° 229.980/SP, todos com escritório na Capital do Estado de São Paulo, na Rua Clodomiro Amazonas, n° 1.099, 12° andar, Conjuntos 124 a 127, CEP 04537-012, onde recebem intimações, Telefax (11) 3046.7470.

Nestes termos,  
Pede deferimento.

São Paulo, 17 de novembro de 2022.



**ROBERTA JARDIM DE MORAIS**  
OAB/SP N° 298.299



**MAYARA ALVES BEZERRA**  
OAB/SP N° 350.277

