

VARIABILIDADE JURISPRUDENCIAL: O CASO DO DANO MORAL NA REVENDA DE VEÍCULOS NO DF

Marina Gondin Ramos ^{a,1}

^a Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP)

INFORMAÇÕES

Palavras-chave:
Análise
Econômica do
Direito;
Dano moral;
Análise
jurisprudencial

RESUMO

Analisa-se a existência de variabilidade jurisprudencial quanto à condenação por danos morais em ações propostas contra empresas de revenda de veículos na hipótese de atraso na transferência da propriedade perante o Detran-DF, considerando a variável: existência de comunicado de venda. Para tanto, foram analisados processos com decisões publicadas entre o período de 01/07/2018 a 30/09/2021, filtrando-se os casos em que havia pedido de dano moral decorrente do atraso na transferência do bem. A partir desse recorte foi elaborado banco de dados contendo as variáveis “existência de comunicado de venda”, “existência de condenação por dano moral” e “valor da condenação”. Encontraram-se 72 processos envolvendo ação indenizatória em face de revenda de veículo pelo atraso de transferência de propriedade. Em 44% dos casos, as empresas foram condenadas a pagar dano moral no valor médio de R\$ 3.453,13. Efetuadas as regressões pelos modelos LOGIT e OLS, não foi possível identificar variável consistentemente significativa. Observou-se que a variável “existência de comunicado de venda” não apresentou resultado estatisticamente diferente de zero, indicando não possuir significância relevante para a predição do resultado do processo judicial. Portanto, estatisticamente, a proteção conferida pelo art. 134 do CTB ao vendedor do veículo não se transfere à empresa revendedora que cumpre com a obrigação de comunicar a venda. Assim, não se observa incentivo à realização do comunicado de venda, enquanto é possível constatar o aumento do custo de transação no setor.

ABSTRACT

Keywords:
Economic
Analysis of Law;
Moral damage;
Jurisprudential
analysis.

This paper examines jurisprudential variation in decisions involving car dealerships and the payment of moral damage when the legal transference of vehicle ownership was delayed, considering, as a variable, the impact of whether the sale had been formally communicated. I looked into court rulings in the Federal District from July 1, 2018 to September 30, 2021, and selected all cases in which moral damaged was requested as results of the delayed transference. From this, I built a dataset highlighting the variables “existence of sales communication”, “existence of indemnification for moral damage”, and “indemnification amount”. In 44% of the 72 lawsuits found in this period and geography, dealerships were condemned to pay compensation for moral damage. The average indemnification was of R\$ 3,453.13. After running LOGIT and OLS regressions, no consistently significant variable was identified. The variable “existence of sales communication” did not show results statistically different from zero, which indicates it had no significance to the result of the lawsuit. Statistically speaking, the protection conferred by Article 134 of the Brazilian Transit Code to the original owner of the vehicle does not extend to the dealership that fulfills its obligation to communicate the sale. Therefore, there is no incentive to fulfilling the obligation to communicate the sale, while the rise of transaction costs in the segment can be observed.

¹ marina@gondinramos.com.br

1. Introdução

O presente estudo analisa o grau de variabilidade jurisprudencial quanto à condenação por danos morais e seu respectivo valor em ações de indenização de danos morais propostas em face de empresas de revenda de carros na hipótese de atraso na transferência da propriedade do veículo perante o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (doravante Detran-DF), considerando a existência ou ausência de comunicado de venda.

Utilizando-se do instrumental da análise econômica do direito para averiguar a integridade e uniformidade da jurisprudência, busca-se responder à dúvida ora disposta: a realização do comunicado de venda, nos termos do art. 134 do Código de Trânsito Brasileiro (doravante CTB), tem impacto na decisão pela condenação das empresas em indenizar o consumidor por danos morais?

Pretendia-se analisar, ainda, a variabilidade do valor das indenizações de dano moral arbitradas pelos juízes de diferentes varas cíveis do Distrito Federal; constatou-se que por limitação do tamanho da amostra isso não era possível.

Considerando que “a norma, ao aprimorar a eficiência da sociedade, contribui para o crescimento econômico” (Meneguim e Bugarin, 2016), pode-se arguir que a segurança jurídica decorrente de uma jurisprudência estável tem o potencial de contribuir positivamente para a maximização da utilidade dos atores, bem como diminuir custos de transação.

Assim, uma jurisprudência eficiente se traduz em facilidade de escolha de conduta por parte dos agentes econômicos; esse entendimento, e seu valor intrínseco, motivaram a presente pesquisa, uma vez que se almeja apoiar o processo de escolha tanto do consumidor quanto do empresário na hipótese de surgimento de demandas judiciais.

O presente estudo assim está organizado: o capítulo 1 abordará os conceitos jurídicos e econômicos pertinentes ao caso, em especial o de jurisprudência e de segurança jurídica, bem

como os elementos do modelo básico da decisão privada entre fazer acordo ou litigar; o capítulo 2 discorrerá sobre o estudo de caso proposto, a definição e construção da base de dados e resultados encontrados; ao final, a conclusão abordará os resultados encontrados e seus efeitos no modelo decisório quanto a litigar ou não, bem como realizar acordo ou não.

2. Referencial Teórico – conceitos jurídicos e econômicos relacionados ao caso

No Brasil, a cláusula de interesse público surgiu com a Decreto nº 1.602/1995, que estabelecia que a CAMEX poderia, em circunstâncias excepcionais, decidir pela suspensão, alteração ou não aplicação de medidas AD, por razões de interesse nacional.

As decisões judiciais norteiam o comportamento dos atores na sociedade, os quais, de acordo com a análise econômica do direito, buscarão maximizar seus ganhos. Nesse sentido, assume destaque a teoria da escolha racional, sobre a qual discorre Sarturi (2015, 18):

A Teoria da Escolha Racional parte da presunção de que o indivíduo, ao se deparar com as inúmeras oportunidades que lhe são dadas, realiza suas escolhas do modo que acredite lhe ser mais adequado possível, isto é, de acordo com suas reais perspectivas sobre aquela escolha.

Já sob o enfoque econômico, Posner observa que a lei é também uma política pública, e deve assim ser considerada pelos operadores do direito (Posner 2010, p. 245):

A lei é, em última instância, uma política pública e as políticas devem estar baseadas em fatos em vez de em pontos da lei, de forma que os advogados e juízes têm que por na balança interesses concretos retirados do mundo real (...) Pensadores do direito precisam prestar mais atenção aos fatos e a outras considerações práticas e empíricas relacionadas a políticas legais.

Para a análise econômica do direito, a jurisprudência pode ser compreendida como

um “arcabouço informativo destinado a diminuir a possibilidade de erros judiciais, reduzindo ônus ligados a limitações de tempo e de expertise dos aplicadores do direito” (Fux, Bodart, 2020, p.290)

Se a jurisprudência é a aplicação concreta da lei, sua integralidade e coerência afetam diretamente os incentivos dados aos agentes de uma sociedade.

A integridade da jurisprudência é um dos principais fatores para o atingimento da chamada segurança jurídica. Como leciona José Frederico de Marques, a jurisprudência se torna um imperativo e necessidade máxima para a segurança jurídica no sistema jurisdicional do Estado (Marques, 1999, p. 109).

Na mesma linha, Fux e Bodart (2020, p. 290) complementam:

Outro benefício gerado por uma jurisprudência íntegra é o ambiente de segurança jurídica proporcionado aos agentes econômicos. A segurança jurídica quanto ao entendimento dos Tribunais pauta não apenas a atuação dos órgãos hierarquicamente inferiores, mas também o comportamento extraprocessual de pessoas envolvidas em controvérsias cuja solução já foi pacificada pela jurisprudência. Ao passo que esses agentes são estimulados a se dedicarem a atividades mais produtivas quando seus direitos estão bem delineados e seguros, tem-se ainda o efeito desejável de redução no número de litígios.

Os agentes econômicos poderão, portanto, efetuar decisões de forma mais eficiente a partir de um ambiente de segurança jurídica.

Na seara da análise econômica do direito, a decisão entre litigar ou não pode ser equacionada conforme o pressuposto de racionalidade. Com efeito, considerando que o indivíduo tenderá a maximizar seus ganhos, ele ingressará com uma demanda quando o resultado esperado desse processo superar seus custos esperados (Wolkart, 2019, p.327).

A equação que indica o resultado esperado assim se resume:

$$Ev = Pa.Ua^2$$

Em que:

Ev = Resultado Esperado

Pa = Probabilidade do Direito

Ua = Valor do pedido

Dessa forma, quando $Ev > Ct$ (Custos totais do processo), o indivíduo ajuizará a ação.

Importante ressaltar o alerta de Wolkart no sentido de que modelos “se não captam toda a riqueza da realidade, ao menos ressaltam os padrões básicos mais comuns, permitindo avaliações e sugestões” (Wolkart, 2019, p.315).

Como o presente estudo trata de demandas cujos valores não ultrapassam 20 salários mínimos e podem, portanto, ser propostas perante os juizados especiais cíveis, os quais não apresentam custo inicial nem exigem a presença de um advogado (até referido valor), a análise não se debruçará no tema dos custos do processo³.

Iniciado o processo, as partes se deparam com outro momento decisório importante: realizar acordo ou aguardar a resolução pelo judiciário; tal momento é abordado no modelo básico da decisão privada entre fazer acordo ou litigar na análise econômica do direito.

Segundo o modelo tradicional da análise econômica do direito, a probabilidade de acordo pode ser calculada levando em consideração: valor em disputa, otimismo quanto ao êxito, custos do processo e predisposição a risco (Fux & Bodart, pp. 116-117).

Cada parte de um possível litígio definirá o seu preço de reserva. Para o autor da ação, este equivale ao menor valor que o próprio está disposto a aceitar, e, para o réu, ao maior valor que se este se dispõe a pagar para evitar a demanda (Fux & Bodart, pp. 116-117).

² Wolkart, 2019, p.327

³ Indica-se, para tanto, a leitura de Wolkart, 2019, p.328 e seguintes.

Em termos matemáticos, o preço de reserva do autor se exprime na seguinte equação:

$$Ra = paS - ca$$

Em que:

Ra = Preço de reserva do autor

paS = Julgamento esperado, composto pela (p_a) probabilidade de vitória do autor (na visão dele) multiplicada pelo valor da condenação (S)

ca = Custos do processo

Já o preço de reserva do réu é assim expresso:

$$Rr = prS + cr$$

Em que:

Rr = Preço de reserva do réu

prS = Julgamento esperado, composto pela (p_a) probabilidade de vitória do autor (na visão do réu) multiplicada pelo valor da condenação (S)

cr = Custos do processo

O acordo só será possível quando o preço de reserva do autor for menor que o do réu ($Ra < Rr$).

A probabilidade de êxito na visão das partes idealmente deve ser a mesma. Porém, isso só ocorrerá quando ambas tiverem o mesmo acesso a informação e a mesma percepção quanto à resposta do judiciário. Ou seja, a probabilidade de realização de um acordo dependerá da integridade e estabilidade da jurisprudência – em outros termos, da segurança jurídica. Nesse sentido:

(...) fatores como a instabilidade da jurisprudência e a má configuração do sistema de despesas processuais são determinantes para um cenário de baixo índice de autocomposição. (Fux & Bodart, pp. 116-117).

Assim, a elaboração de um modelo de tomada de decisões baseado na análise jurisprudencial será tão eficiente e eficaz quanto a segurança jurídica das

decisões relativas ao tema sobre o qual se quer decidir.

Convém observar ainda que a atuação do legislativo e do judiciário interfere nos custos de transação⁴. Meneguim (2011) observa que as instituições do estado, de forma geral, deveriam contribuir para reduzir os custos de transação, otimizando o desempenho da economia:

Assim, para a literatura de Análise Econômica do Direito, as leis deveriam ser elaboradas de forma a remover os obstáculos à negociação privada, reduzindo ao máximo os custos de transação para melhorar o desempenho da economia. Essa deveria ser uma das principais funções das instituições de forma geral (regramentos jurídicos, tribunais, etc).
(...)

Em conclusão, uma política de desenvolvimento nacional não passa apenas pelas variáveis macroeconômicas como inflação, juros ou taxa de investimento. É importante considerar também o impacto da legislação e do funcionamento das instituições sobre o comportamento de indivíduos e empresas.

Em outros termos, pode-se dizer que cenários de insegurança jurídica elevam os custos de transação.

3. Metodologia

Para analisar a jurisprudência que se propõe avaliar neste estudo, é preciso entender a dinâmica do negócio de revenda de veículos, a legislação aplicável e os possíveis resultados.

Quando um consumidor vende seu automotor a uma loja de revenda, a praxe do mercado é que seja entregue o documento único de transferência (doravante DUT)⁵ em branco e se assine uma procuração outorgando poderes à loja para indicar o novo proprietário do veículo quando da sua revenda.

Isso ocorre por algumas razões:

(i) O Detran só aceita transferir o veículo com a apresentação do DUT preenchido e com firma reconhecida pelo anterior

cartórios e outros envolvidos na transação” (Meneguim, 2011).

⁵ Documento que permite a transferência de propriedade perante o Detran.

⁴ “Custo que a parte incorre no processo de tomada de decisão e efetivação de um acordo” (tradução livre de Mankiw, p. 214). “Os custos de transação são os gastos necessários à realização de um negócio no mercado, como pagamento de taxas, advogados, corretores,

proprietário; os cartórios, por sua vez, apenas reconhecem a firma se o documento estiver completamente preenchido, ou seja, deve-se preencher o nome do novo proprietário. Assim, como a loja ainda irá revender o veículo e não sabe, evidentemente, o nome do futuro comprador, fica inviabilizado o preenchimento do DUT, requerendo a confecção de uma procuração que outorga poderes à revenda para que futuramente preencha o DUT.

(ii) A lei estipula que na data da assinatura com reconhecimento de firma do DUT, o novo proprietário terá 30 dias para realizar a transferência no Detran, sob pena de multa.

(iii) Existem custos de transferência do veículo para o nome da empresa e depois para o futuro comprador: além do pagamento de taxas propriamente dito, existe ainda um esforço operacional consistindo na realização de duas vistorias no Detran.

A prática de mercado se consolidou conforme as observações acima, de modo que o consumidor que vendeu o automóvel permanece com este formalmente em seu nome até que a loja o revenda a um terceiro, momento em que a empresa preenche o DUT com os dados do consumidor adquirente e, se agir corretamente, realiza o comunicado de venda perante o Detran, nos termos do art. 134 do CTB⁶

O procedimento do comunicado de venda foi introduzido no CTB com o objetivo de proteger o vendedor da responsabilidade de

arcar com multas e impostos relativos a um bem que não é mais seu mas que por desídia do comprador não teve a titularidade atualizada perante os órgãos públicos – os quais, se não forem comunicados da venda, continuarão a lançar multas e impostos em nome do antigo proprietário, que pode sofrer diversos tipos de prejuízo, como a perda da carteira nacional de habilitação (doravante CNH) por excesso de pontos ou ainda a inscrição em dívida ativa dado o reiterado inadimplemento de multas e Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores (doravante IPVA).

Com o comunicado de venda, é informado ao Detran quem é o adquirente e novo proprietário, o qual passa a ser responsável pelas multas, impostos e pontuação relativos ao veículo.

Nos casos em que exista um intermediador da transação (a empresa de revenda de veículo), e aconteça de o anterior proprietário ser alvo de cobranças de multas, impostos e atribuição de pontos, é muito comum que este processe a loja de revenda, requerendo que esta realize a transferência do bem e pague danos morais.

Como o veículo não está mais na posse da loja, a obrigação de fazer se torna impossível. Em alguns casos, o judiciário acaba oficiando o Detran determinando a alteração do registro; em outros, determina que se inclua o Detran na ação ou que se inclua o novo proprietário.

Especificamente quanto ao dano moral, observa-se nas amostras que as decisões

válida, na forma regulamentada pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020)".

Redação anterior: "Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de um prazo de trinta dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação. Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput poderá ser substituído por documento eletrônico, na forma regulamentada pelo Contran".

⁶ "Art. 134. No caso de transferência de propriedade, expirado o prazo previsto no § 1º do art. 123 deste Código sem que o novo proprietário tenha tomado as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, o antigo proprietário deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no prazo de 60 (sessenta) dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação. Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput deste artigo poderá ser substituído por documento eletrônico com assinatura eletrônica

judiciais têm variado: em alguns processos, entende-se que a revenda deve indenizar o antigo proprietário; em outros, não.

Aqui se busca avaliar se a realização do comunicado de venda por parte da revenda – que o faz em nome do antigo proprietário – aumenta as chances de que as decisões judiciais a isentem do pagamento de indenização por danos morais sofridos pelo antigo proprietário quando este recebe cobranças indevidas. Busca-se, ainda, verificar a variabilidade na quantia fixada a título de indenização.

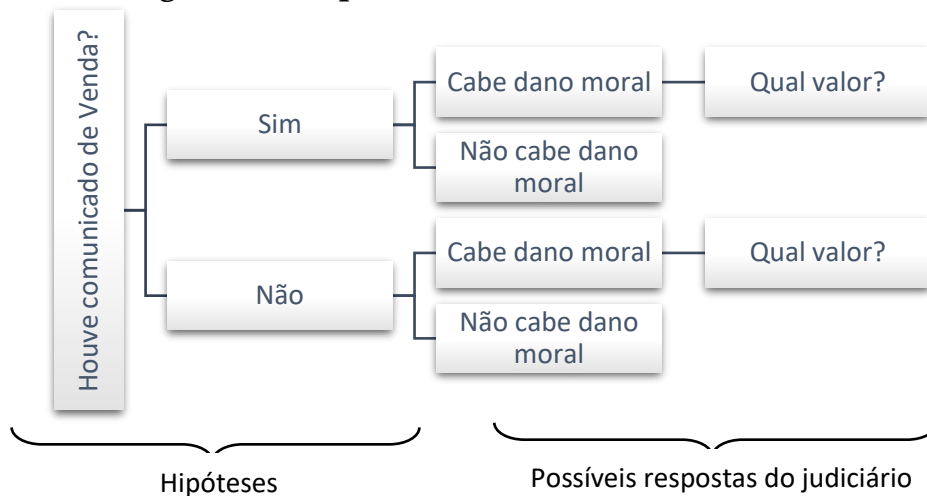
A hipótese de pesquisa é de que quando a empresa de revenda efetua o comunicado de venda ao Detran a empresa não deveria mais ser responsabilizada se o antigo proprietário continuar recebendo impostos e multas em seu nome, visto que o art. 134 do CTB estabelece que, comunicada a venda, a responsabilidade

sobre o veículo passaria a ser do adquirente e novo proprietário.

Ou seja, entende-se que se o Detran tiver sido comunicado que o veículo não é mais de propriedade do vendedor e, sim, do comprador (novo proprietário), passa a ser responsabilidade do Detran – e amplamente do poder público – o correto encaminhamento das multas, impostos e pontuação da CNH.

Em relação ao dano moral, deparamo-nos com uma variável binária: revendedor realizou o comunicado de venda ao Detran ou foi omissos nessa obrigação. A partir dessa variável, o poder judiciário vai decidir, em cada caso, se condena ou não a revenda ao pagamento de danos morais, o que pode ser resumido no quadro 01 abaixo:

Quadro 1. Fluxograma de hipóteses de resultado conforme variável “comunicado de venda”.



Fonte: Elaboração própria (2022).

Para verificar se o judiciário leva em consideração tal variável no momento de analisar os casos supracitados, foram analisadas decisões proferidas pelo judiciário do Distrito Federal, conforme detalhado na seção 3.1 abaixo.

3.1 Formação do banco de dados

Para determinar o meio de captação de dados para formação do banco de dados, levou-

se em consideração o fato de que os processos que tramitam no sistema judiciário possuem um sistema de indexação por assunto bastante abrangente, de modo que não existe classificação específica para ações indenizatórias por danos morais em face de revendas de automóveis por atraso na transferência de propriedade.

Além disso, a indexação depende da alimentação de cada ingressante, o que implica

a possível existência de erros no preenchimento dos campos no momento do cadastramento do processo.

Tal situação dificulta sobremaneira a análise jurisprudencial, além de os sistemas de acesso disponíveis ofertarem poucos filtros. Não é possível, por exemplo, filtrar apenas ações que envolvam pessoa jurídica em um dos seus polos. Tampouco existe a possibilidade de download em larga escala ou de acesso às respostas das pesquisas de decisões em formato .xml.

Observou-se, ainda, que demandas dos juizados especiais na maioria das vezes não são objeto de recurso, de modo que a pesquisa não poderia se limitar ao estudo dos acórdãos do TJDFT ou das Turmas Recursais dos Juizados, o que esbarra em outra grande dificuldade: não existe um sistema de busca jurisprudencial de sentenças (apenas de acórdãos)

Por consequência, foi necessário filtrar os resultados a partir do Diário Oficial de Justiça⁷.

Diante disso, estabeleceu-se uma metodologia de captação de dados e filtragem das decisões, conforme se detalhará na seção a seguir.

3.1.1 Formação do banco de dados

A amostra se limitou aos casos de ações com pedido de indenização amparadas na responsabilidade civil por dano moral em casos de atraso na transferência de titularidade perante o Detran no universo das empresas de revenda de veículos, no âmbito do poder judiciário do Distrito Federal e Territórios.

A escolha pela delimitação de decisões do judiciário distrital se deu em razão da facilidade de acesso aos processos, que, em sua maioria, tramitam pelo sistema do Processo Judicial Eletrônico (doravante PJe), bem como pela familiaridade da autora diante da sua atuação profissional perante tal tribunal.

O recorte temporal considerou os processos que tiveram sentença publicada entre o período de 01/07/2018 e 30/09/2021.

Destaca-se que inicialmente se havia feito um recorde de um ano de decisões. Contudo, percebeu-se que o número de amostras era estatisticamente insuficiente, ensejando a ampliação do período de análise – que não poderia ser estendido para data anterior a do início do recorte em razão do risco de encontrar resultados referentes a processos que ainda tramitavam em meio físico.

3.1.2 Formação do banco de dados

As decisões judiciais foram selecionadas a partir do repositório do Diário Oficial de Justiça do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios (doravante TJDFT), disponíveis no seguinte sítio: <https://dje.tjdft.jus.br>.

Os termos de pesquisa utilizados foram:

"dano moral" 134 "CTB"

"dano moral" 134 "CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO"

Foram feitas duas pesquisas, resultando em duas bases de dados iniciais, uma com cada conjunto de termos supracitados. Isso porque o comando "OU" do sistema de busca apresentou falhas e inconsistências lógicas no número de resultados⁸, de modo que a busca em duas etapas se mostrou mais confiável.

Na sequência, foram mesclados os dois bancos de dados em uma só listagem, excluídos os casos repetidos. Em seguida, iniciou-se o processo de filtragem manual, sendo excluídas as ações judiciais que não incluíam qualquer revenda de carro, em geral: processos entre pessoas físicas, processos contra seguradoras, processos apenas contra o Detran, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes ou outro órgão público, e processos contra instituições financeiras.

⁷ Trata-se de publicação diária que contém todas as decisões judiciais publicadas pela justiça em questão naquele dia, disponibilizado em um arquivo formato PDF com centenas de páginas.

⁸ Fato este que motivou a abertura de questionamento formal no sistema de apoio do TJDFT.

A partir daí, as cópias integrais dos processos foram salvas e subsequentemente lidas a fim de identificar casos que não se adequavam ao escopo do estudo como, por exemplo, processos em que havia apenas pedido de condenação na obrigação de fazer de transferir o veículo para o nome do novo proprietário, sem que houvesse pedido de danos morais.

Quando um dos resultados da pesquisa, dentro do recorte temporal supracitado, apresentou apenas a sentença ou acórdão de um processo, optou-se por complementar o banco de dados com o resultado do acórdão ou da sentença, respectivamente, de modo a incluir o trâmite completo daquele processo.

Em outras palavras, foi feita a análise integral de todos os processos citados nos resultados, independentemente de todas as suas decisões terem sido publicadas dentro daquele período, desde uma delas estivesse incluída no resultado da pesquisa.

Por fim, formou-se banco de dados contendo os seguintes campos:

1. Data de publicação no Diário de Justiça Eletrônico;
2. Número do Diário de Justiça Eletrônico;
3. Data da autuação do processo;
4. Valor da ação;
5. Nome da parte autora;
6. Endereço da parte autora;
7. Classificação da região de moradia da parte autora (nobre ou não nobre)⁹;

8. Nome da parte requerida;
9. Classificação do veículo vendido¹⁰;
10. Foro onde foi proposta a ação (vara e circunscrição judiciária);
11. Nome do juiz que proferiu a sentença;
12. Data da sentença;
13. Modelo e ano do veículo revendido;
14. Se houve comunicado de venda efetuado pela revenda de veículos;
15. Se houve condenação por danos morais;
16. O valor da condenação;
17. Se houve condenação a obrigação de fazer de transferir a propriedade do veículo perante o Detran-DF;
18. Se houve apelação;
19. Data do julgamento da apelação;
20. Resultado da apelação – uma coluna para o dano moral, caso tenha sido deferido ou modificado;
21. Nome do desembargador relator da apelação;
22. Data do julgamento da apelação.

3.2 Resultados e discussões – análise estatística

Em uma análise inicial, observou-se que, independentemente da existência ou não de comunicado de venda, as vendas de carro foram condenadas a pagar danos morais quando do atraso na transferência da propriedade do veículo em 44% dos casos, com um valor médio de condenação de R\$ 3.453,13 (ver tabela 01 abaixo).

Tabela 1. Proporção de casos com dano moral deferido, considerando todos os casos analisados.

Todos os Casos		
Número de casos (total)	72	100%
Dano moral deferido	32	44%

⁹ Considerou-se como nobre toda a região cuja renda per capita superou a quantia de R\$ 5.000,00, pautando-se na pesquisa distrital por amostra de domicílio de 2018 da Codeplan (2018).

¹⁰ Considerou-se popular todo veículo acessível à população trabalhadora (Torres, 2019, p. 21). Incluíram-se

veículos com mais de 10 anos no momento da venda e os veículos de entrada das montadoras, desde que com mais de 2 anos de fabricação no momento da venda, e excluídos os veículos de entrada de montadoras de luxo (entendidas como montadoras cujo carro mais barato supera R\$ 80.000,00).

Dano moral indeferido	38	56%
Valor médio do dano moral	R\$ 3.453,13	
Valor mínimo	R\$ 1.000,00	
Valor máximo	R\$ 10.000,00	

Fonte: Elaboração própria (2022).

Buscando estimar a probabilidade de o evento “condenação” ocorrer, bem como o impacto das variáveis analisadas, utilizaram-se

os modelos estatísticos de regressão LOGIT e OLS, obtendo os seguintes resultados:

Tabela 2. Análise estatística – regressão OLS.

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5	Model 6	Model 7
(Intercept)	3.689*** (0.521)	1144 -1456	4.241*** (0.598)	4.414*** (0.669)	4.801*** (0.706)	2.875+ -1.651	3.355+ -1.731
comunicado1	-0.068 -1333	1018 -1429	-0.439 -1329	-0.346 -1326	-0.635 -1325	0.238 -1447	0.367 -1455
obg_fazer1		2.678+ -1486				1.917 -1505	2.121 -1504
obg_fazer2		4460 -2737				4.698+ -2700	4.743+ -2696
nobre1			-1.978+ -1104		-1741 -1107	-1605 -1101	-1785 -1115
n_superior1				-1.638+ (0.967)	-1416 (0.968)	-1433 -1012	-1423 -1021
vendido_popular1							-1404 (0.970)
grande_empresa1							0.690 (0.990)
Num.Obs.	72	72	72	72	72	72	72
R2	0.000	0.055	0.044	0.040	0.074	0.118	0.152
R2 Adj.	-0.014	0.013	0.017	0.012	0.033	0.051	0.059
AIC	410.4	410.3	409.1	409.5	408.9	409.4	410.5
BIC	417.2	421.7	418.2	418.6	420.3	425.3	431.0

RMSE 4.01 3.90 3.92 3.93 3.86 3.77 3.69

Nota: + p < 0.1, * p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001.

Fonte: Elaboração própria (2022).

Tabela 3. Análise estatística – regressão LOGIT.

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5	Model 6	Model 7
(Intercept)	-0.164 (0.257)	-1.721+ (0.920)	0.113 (0.300)	0.224 (0.336)	0.434 (0.366)	-0.807 -1.023	-0.495 -1.072
comunicado1	-0.018 (0.658)	0.612 (0.778)	-0.209 (0.673)	-0.173 (0.677)	-0.320 (0.685)	0.203 (0.809)	0.219 (0.832)
obg_fazer1		1.625+ (0.923)				1.239 (0.956)	1.380 (0.965)
obg_fazer2		2414 -1532				2.644+ -1574	2.689+ -1564
nobre1			-1.057+ (0.600)		-0.954 (0.610)	-0.894 (0.628)	-1060 (0.677)
n_superior1				-0.901+ (0.501)	-0.812 (0.510)	-0.819 (0.553)	-0.859 (0.575)
vendido_popular1							-0.879 (0.544)
grande_empresa1							0.454 (0.571)
Num.Obs.	72	72	72	72	72	72	72
AIC	103.3	103.0	102.0	102.0	101.4	101.9	102.6
BIC	107.9	112.1	108.8	108.8	110.5	115.6	120.8
RMSE	0.50	0.48	0.49	0.49	0.48	0.47	0.45

Nota: + p < 0.1, * p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001.

Fonte: Elaboração própria (2022).

Na Tabela 02, as especificações de 1 a 7 contêm as regressões OLS com a variável de valor do dano moral como variável dependente.

Quando avaliadas em conjunto apenas com a variável de comunicado de venda, as seguintes variáveis se mostraram significativas: obrigação de fazer, área nobre e nível superior. Contudo, a inserção de outros controles levou à perda da significância estatística, apesar de mantido o sinal da variável. As razões para tal perda não estão totalmente claras.

Convém observar que a variável “obrigação de fazer” possuía os seguintes valores: (i) “o” para a hipótese de ter sido negado o pedido de condenação à obrigação de fazer de transferir a propriedade do veículo, (ii) “1” para a hipótese de ter sido deferido o pedido de obrigação de fazer de transferir o veículo ou ter sido oficiado o DETRAN como substituição a tal obrigação e (iii) “2” para a hipótese de não haver pedido relativo à transferência do veículo ou de tal pedido ter sido efetuado de forma processualmente inválida e portanto desconsiderado pelo juízo. Apenas 3 processos possuíam hipótese correspondente ao valor “2”.

O principal resultado obtido, para os fins do presente estudo, se refere à variável de comunicado de venda. Observa-se que em nenhuma das especificações referida variável se apresentou estatisticamente diferente de zero, de modo que se pode concluir que a existência do comunicado de venda não interfere, de forma relevante, no resultado condenação à indenização por danos morais.

Já a tabela 03 apresenta as regressões LOGIT utilizando a variável binária de dano moral. Os resultados replicam grosso modo

aqueles obtidos nas especificações obtidas pela metodologia OLS. As variáveis “obrigação de fazer”, “área nobre” e “nível superior” só se apresentam significativas na ausência de outros controles. Novamente, a variável “comunicado de venda” segue sendo estatisticamente igual a zero.

Os resultados nas duas metodologias de regressão indicam que a realização do comunicado de venda pela loja revendedora de veículos não gera qualquer efeito significativo na possibilidade de condenação por danos morais.

A partir da análise estatística, observa-se que, embora a legislação tenha inserido previsão de que o comunicado de venda isenta o vendedor comunicante da responsabilidade pelas multas, taxas e impostos do veículo alienado, tal proteção não se transfere à empresa revendedora de veículos – em que pese persista, para a empresa, a obrigação de efetuar o comunicado de venda.

Já do ponto de vista jurídico, o fornecedor de um produto é isentado do dever de indenizar quando comprova culpa exclusiva de terceiro, de modo que seria possível concluir que, feito o comunicado de venda, a emissão de multas ou taxas e impostos em nome do antigo proprietário é falha única e exclusiva do Detran e órgãos administrativos.

Em complemento, se o art. 134 do CTB institui a obrigação do vendedor de comunicar a venda a terceiros, ao intermediar a venda a empresa revendedora se sub-roga na obrigação de realizar tal comunicação.

Em que pese tais fundamentos tenham sido observados no teor de algumas das decisões analisadas¹¹, constatou-se, do ponto de vista estatístico, que a realização do comunicado de venda não tem impacto

comunicação de venda, em 03/03/2017, à pessoa de Daniel Antonio De Souza, desincumbindo-se, desta forma, da responsabilidade solidária que tocava a si e à autora, quanto aos encargos tributários e administrativos relativos àquele veículo.” (Recurso inominado, Proc. nº 0702584-23.2020.8.07.0003)

¹¹ “4.3. No caso de sucessivas vendas de veículo o dever subsidiário de comunicar a venda, de que trata o art. 134, do CTB, é sub-rogado ao comprador, com mais razão no caso de o comprador ser empresa dedicada à comercialização de veículos, como caso em exame. 4.4. Sucede que, conforme demonstrado pelo ID Num. 18721319 - Pág. 1, a requerida e recorrente promoveu a

significativo e não pode ser utilizada para predição do resultado de um processo judicial.

Assim, a resposta ofertada pelo poder judiciário do Distrito Federal desestimula as revendas de carro a cumprir com a obrigação de efetuar o comunicado de venda.

Por outro lado, acarreta a elevação dos custos de transação visto que transfere à revenda de veículos toda a responsabilidade pelos danos causados pela falha do Detran e órgãos públicos quando estes, mesmo cientificados por meio do comunicado, continuam a atribuir pontos, multas, taxas e impostos ao anterior proprietário.

Ainda que a revenda de veículo possa, posteriormente à sua condenação, requerer o ressarcimento do prejuízo aos órgãos responsáveis, os custos do processo, para o particular e para o estado, persistem. Assim, há impacto nos custos de transação deste setor e aumento de despesas ao próprio estado, que terá de indenizar o particular e ainda arcar com os custos do processo.

Por fim, analisando a proporção de condenações em todos os casos de atraso na transferência da propriedade pelo revendedor, independentemente da realização do comunicado de venda, observa-se que há ainda um dissenso muito grande, a indicar uma ausência de estabilidade jurisprudencial, visto que em 44% dos casos as empresas são condenadas, o que gera grande incerteza às partes quanto ao resultado do processo.

A disparidade nos resultados das ações pode se dar por divergências de efeitos jurídicos quanto a um mesmo fato, ou divergências fáticas entre cada caso.

Analisando o teor da argumentação das decisões judiciais foi possível identificar diferentes casos. Em alguns, era mencionado o fato de o autor ter débito inscrito em seu nome em dívida ativa¹², recebendo cobrança indevida, o que motivou a condenação por danos morais. Em outros, foi levada em consideração a existência de pontos atribuídos indevidamente à CNH do autor – e alguns juízes foram mais específicos, aduzindo que só haveria dano moral quando os pontos fossem suficientes para acarretar a perda da CNH.

Doutro norte, em alguns processos havia clara divergência jurídica quanto à isenção da empresa mesmo diante do cumprimento da obrigação de comunicar a venda. Enquanto alguns juízes especificamente mencionaram que tal fato isentava a empresa, outros consideraram que ainda assim a condenação seria cabível.

Chamou a atenção também o fato de muitos juízes isentarem as empresas por entender que o próprio consumidor (autor da ação) deveria ter feito o comunicado de venda e, ao não o fazer, teria contribuído com seu próprio dano moral¹³; por sua vez, esse entendimento pode indicar deficiência lógica ou desconhecimento na praxe do mercado, visto que, conforme detalhado no capítulo 02, no modelo de venda adotado pelas empresas o autor não consegue comunicar a venda, pois o DUT é entregue em branco para futuro preenchimento pela revenda de carros.

Observam-se, portanto, indicativos de existência de novas variáveis que não foram analisadas no presente trabalho, mas que poderão ser objeto de futura análise por esta autora ou outros pesquisadores.

¹² Em relação ao pedido de danos morais, razão assiste à autora porquanto sua honra objetiva foi ofendida ao ter seu nome incluído na Dívida Ativa do Distrito Federal (id. 28075165), em virtude da inadimplência dos réus (Sentença, Proc. nº 0701088-78.2019.8.07.0007)

¹³ "Passo a análise dos danos morais. A autora afirma que a comunicação intempestiva da venda do veículo lhe causou desgastes que ultrapassaram o mero aborrecimento da vida cotidiana. Entretanto, não

vislumbro a configuração de danos a ordem imaterial à autora. O Código de Trânsito Brasileiro informa em seu artigo 134 que cabe ao vendedor, no prazo de 30 dias da venda, comunicar ao órgão de trânsito a transferência do veículo. Desta feita, poderia também a autora, visando se resguardar, cumprir o disposto no CTB" (Sentença, Proc. nº 0705852-05.2018.8.07.0020). No mesmo sentido: processos nºs 0739973-71.2018.8.07.0016 e 0721758-47.2018.8.07.0016.

Se é razoável supor que diferentes juízes poderiam julgar diferentemente processos similares, foram identificados casos no banco de dados em que o mesmo julgador em mais de um caso em que não havia comunicado de venda julgou de forma diferente – em um deferindo o pedido de indenização, e em outros, não.

Isso pode indicar mais uma vez a existência de variável que não foi levada em consideração no presente estudo, ou uma alta instabilidade jurisprudencial. Ocorre que o número de casos no recorte temporal de aproximadamente três anos não é suficiente, quando filtrados por julgador, para efetuar uma conclusão estatisticamente válida, de modo que um estudo aprofundado precisaria ampliar o lapso temporal de análise.

Em termos de auxílio ao processo decisório das partes, o presente trabalho permite ao consumidor-autor conhecer a probabilidade de êxito da sua demanda e optar, conforme seu apetite a risco, se ingressa ou não com a ação.

No judiciário brasileiro, ações abaixo de 20 salários mínimos podem ser propostas nos juizados especiais cíveis, os quais não apresentam custo de processo e não requerem auxílio por advogado, reduzindo os custos do litígio ao custo de oportunidade relativo ao tempo despendido. Assim, a partir do modelo básico de tomada de decisão quanto a litigar, a tendência a partir da atual jurisprudência é que o consumidor ajuíze a ação.

Já o empresário da revenda de carros possui, a partir dos dados levantados, elementos suficientes para estipular seu preço de reserva e definir, conforme seu apetite ao risco e o custo de contratação do seu advogado (se houver), se propõe a realização de acordo ou não.

Considerando as hipóteses de processos no juizado especial, o preço de reserva do empresário será de R\$ 1.519,3814.

Nos casos em que o processo tramitar na justiça comum, a esse valor deve ser

adicionado o custo das taxas processuais de recurso e ingresso da ação, mais o valor do advogado particular da empresa e ainda o valor de 10% de honorários sucumbenciais multiplicado pela probabilidade de êxito do autor.

Assim, até referidos valores é indicado ao empresário a realização de acordo, cabendo analisar seu apetite a risco, enquanto ao consumidor caberá verificar o custo de oportunidade de aguardar o trâmite do processo, além do risco de eventual isenção da empresa, conforme percentuais de probabilidade supra indicados.

4. Conclusão

O presente trabalho buscou analisar as decisões proferidas em ações indenizatórias propostas em face de empresas de revenda de carros sob o argumento de ocorrência de dano moral pelo atraso na transferência da propriedade do veículo perante o Detran-DF, levando em consideração a variável “comunicado de venda”.

Observou-se, do ponto de vista jurídico, que o art. 134 do CTB estabelece a obrigação do vendedor de um veículo de comunicar o Detran quando aliena o automóvel a um terceiro, sob pena de continuar responsável pelas multas e tributos enquanto o novo proprietário não transferir a propriedade do bem perante os órgãos públicos. Ou seja, a realização do comunicado de venda isenta o vendedor da responsabilidade relativa ao veículo (a partir da data da transação) ainda que o comprador atrase a transferência da propriedade.

O problema que se buscou responder foi se a realização do comunicado de venda pela empresa que intermediou a transação (a revendedora) a isenta do dever de indenizar o antigo proprietário nos casos de atraso na transferência da propriedade.

Partiu-se da hipótese de que a empresa, ao realizar o comunicado de venda, teria cumprido sua obrigação e, portanto, não seria

¹⁴ Preço reserva = 44% x R\$ 3.453,13

mais responsável por qualquer dano sofrido pelo anterior proprietário caso os órgãos públicos continuassem lhe atribuindo multas, pontos e outros encargos.

No decorrer do estudo, foram analisados os processos cujas decisões de primeiro ou segundo grau relativas ao tema proposto da justiça do Distrito Federal foram publicadas entre o período de 01/07/2018 a 30/09/2021.

Foram encontrados 72 processos que atenderam as especificações buscadas e constatou-se que em 44% deles as empresas foram condenadas a pagar um dano moral médio de R\$ 3.453,13. Todavia, analisando os dados por meio de regressões LOGIT e OLS, identificou-se que a variável “existência de comunicado de venda” não apresentou, em nenhuma das especificações utilizadas, resultado estatisticamente diferente de zero.

Com isso, é possível concluir que, em termos estatísticos, a realização do comunicado de venda por parte das empresas não tem impacto relevante na condenação ou não-condenação ao pagamento de danos morais aos antigos proprietários quando do atraso na transferência da propriedade ao novo proprietário.

Isso indica uma falta de incentivo, pelo judiciário ao empresário da revenda, para a realização de comunicado de venda. Também implica aumento nos custos de transação para o setor e para o próprio estado caso instados a ressarcir empresas que tenham efetuado o comunicado de venda e arguam culpa exclusiva do Detran. Especificamente quanto ao custo que isso pode gerar ao estado, sugere-se a realização de novos estudos que aprofundem a pesquisa sob tal ótica.

Quanto às demais variáveis estudadas, nenhuma apresentou impacto consistente no resultado pela condenação ou não ao dano moral. Contudo, as variáveis “nível superior”, “área nobre” e “obrigação de fazer”, quando analisadas em conjunto apenas com a existência de comunicado, sem outros controles, apresentaram valores estatisticamente significativos, o que indica a

possibilidade de haver outras variáveis influenciado o resultado.

Tal suspeita é corroborada pela análise do conteúdo das decisões judiciais, a partir da qual se observou que a fundamentação de algumas decisões levava em consideração, para a condenação aos danos morais, o fato de o autor ter sofrido inscrição em dívida ativa, ou ainda de ter pontos atribuídos indevidamente à sua CNH. Assim, sugere-se, para estudos futuros, a análise dos casos a partir de um universo mais amplo de variáveis.

No que tange à integridade e variabilidade jurisprudencial, pode-se perceber, pela análise das fundamentações, que há divergência de resposta jurídica em casos similares, como nas hipóteses de inexistir o comunicado de venda: alguns juízes entendem que também seria dever do próprio consumidor-vendedor do veículo diante da omissão da empresa e negam o pedido de dano moral.

Já a proporção geral de condenações demonstra um cenário de insegurança jurídica. Ainda assim, tomando-se a proporção de condenações diante da totalidade dos casos, é possível estimar, ainda que de forma precária, um preço de reserva no qual as partes podem se pautar.

A divergência encontrada na fundamentação das decisões em casos similares, bem como o resultado estatístico analisando a variável “comunicado de venda”, apontam para um cenário de insegurança jurídica e elevação dos custos de transação do setor – sem prejuízo de que outros estudos venham a analisar o impacto de novas variáveis (como, por exemplo, inscrição na dívida ativa e perda da CNH) no resultado pela ausência ou presença de condenação, o que se propõe seja analisado em pesquisas futuras.

Referências

Berenice Dias, M. (2005). Manual de Direito das famílias. Porto Alegre: Livraria do Advogado.

Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm.

Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (2018). Pesquisa distrital por amostra de domicílios - Distrito Federal - PDAD/DF 2018, Brasília, Brasil.

Diniz, M. H. (1993). Compêndio de Introdução à Ciência do Direito. São Paulo: Saraiva.

Tribunal de Justiça. (2020). Recurso inominado, nº 0702584-23.2020.8.07.0003. Relator Asiel Henrique de Sousa, Brasília, 09/11/2020. Diário de Justiça Eletrônico, n. 210, p. 485. Recuperado de <https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2020/210.pdf#page=485>.

Tribunal de Justiça. (2018). Sentença, nº 0705852-05.2018.8.07.0020. Juiz Reginaldo Garcia Machado, Brasília, 01/08/2018. Diário de Justiça Eletrônico, n. 147, p. 2425. Recuperado de <https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2018/147.pdf#page=2425>.

Tribunal de Justiça. (2019). Sentença, nº 0701088-78.2019.8.07.0007. Juiz Renato Magalhães Marques, Brasília, 15/04/2019. Diário de Justiça Eletrônico, n. 75, p. 3189. Recuperado de <https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2019/75.pdf#page=3189>.

Tribunal de Justiça. (2019). Sentença, nº 0739973-71.2018.8.07.0016. Juiz Margareth Cristina Becker, Brasília, 18/06/2019. Diário de Justiça Eletrônico, n. 117, p. 630. Recuperado de <https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2019/117.pdf#page=630>.

[api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2019/117.pdf#page=630](https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2019/117.pdf#page=630).

Tribunal de Justiça. (2018). Sentença, nº 0721758-47.2018.8.07.0016. Juiz Margareth Cristina Becker, Brasília, 02/08/2018. Diário de Justiça Eletrônico, n. 149, p. 865. Recuperado de <https://pesquisadje-api.tjdft.jus.br/v1/diarios/pdf/2018/149.pdf#page=865>.

Fux, L., Bodart, B. (2020). Processo Civil e Análise Econômica. Forense. Edição do Kindle.

Limongi França, R. (1971). Da Jurisprudência como Direito Positivo. in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 66.

Mankiw, G. N. (2009). Principles of Economics. 5th Edition. USA, South-Western Cengage Learning.

Marques, J. F. (1999). Instituições de direito processual civil. Campinas - SP, Brasil: Millennium.

Meneguim, F. B.; Bugarin, T. T. S. (2016). O Dilema entre a Eficiência de Curto e de Longo Prazo no Ordenamento Jurídico e o Impacto no Crescimento Econômico. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, Julho/ 2016 (Texto para Discussão nº 200). Recuperado de www.senado.leg.br/estudos.

Meneguim, F. B. (2011). Como as leis e o poder Judiciário afetam a Economia? Recuperado de http://www.brasil-economia-governo.org.br/wp-content/uploads/2011/02/Leis_economia.pdf.

Posner, R. A. (2010). Direito, Pragmatismo e Democracia. Tradução: Teresa Dias Carneiro. Rio de Janeiro: Forense.

Reale, M. (1996). Lições preliminares de direito. São Paulo: Saraiva.

Rodrigues, I. F. (2010). Análise econômica da conciliação previdenciária. Revista da AGU, Brasília, v. 9, n. 26, p. 196, out./dez.

Sarturi, J. C. (2015). A Viabilidade Da Aplicação Da Análise Econômica Do Direito Ao Processo Judicial Civil. 2015. 115 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Ufsc, Florianópolis.

Silva, F. C. N. M. (2011). Conciliação Cível em Primeira Instância em São Paulo: Perspectiva da Análise Econômica do Direito. Economic Analysis of Law Review , v. 2, p. 65-94.

Torres, B. A. R. (2019). Comportamento Do Consumidor E Atributos De Produtos No Setor Automotivo: Um estudo sobre a decisão de compra de automóveis populares na Universidade de Brasília. (monografia) Unb, Brasília-DF.

Venosa, S. S. (2009). Introdução ao estudo do Direito: primeiras linhas. 2ª Ed. São Paulo: Atlas.

Wolkart, E. N. (2019). Análise econômica do processo civil: como a economia, o direito e a psicologia podem vencer a tragédia da justiça/ Erik Navarro Wolkart. - São Paulo: Thomson Reuters Brasil.