

Processo nº:	0330168-40.2019.8.19.0001
Tipo do Movimento:	Sentença
Descrição:	Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO em face de CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES e TRANSPORTES FUTURO LTDA, na forma da inicial de fls. 3/19, acompanhada dos documentos de fls. 20/339. O Ministério Público narra, em síntese, que, pelo IC nº 1001/2017, foram apuradas irregularidades na prestação do serviço público essencial de transporte, em razão da suspensão unilateral, pelos Réus, da linha 702-A. Explica que a referida linha era operada inicialmente pela consorciada Transportes Santa Maria, que encerrou suas atividades em abril de 2017, ensejando a absorção desta linha pela Transportes Futuro Ltda. Contudo, em fiscalizações realizadas em 19/2/2018, 24/02/2018 e 26/02/2018, foi constatado pela SMTR que a linha 702-A estava suspensa, sem que houvesse tido qualquer autorização ou aviso ao Poder Concedente. Afirma que, em resposta nos autos no IC 1001/2017, a concessionária alegou constante descumprimento do contrato por parte do Poder Concedente, afetando a sua administração interna, além das operações ilegais de vans na região, que competiriam com os serviços da referida linha. Neste último ponto, o Autor (MP) argumenta que a alegação de concorrência com transportes clandestinos não deve prosperar, pois tais transportes servem muitas vezes de alternativa ao serviço precário de transportes. Acrescenta que a concessionária informou, no âmbito do referido IC, ter requerido a baixa da linha 702-A junto à SMTR, com vistas a readequar o serviço. Todavia, ressalta que o mero requerimento não autoriza a suspensão da linha sem que tenha havido a expressa anuência do Poder Concedente. Por fim, reforça que diversas outras fiscalizações foram realizadas pela SMTR, gerando, inclusive, alguns autos de infração, sendo a defesa da concessionária sempre a mesma. Diante disso, pede sejam os Réus condenados a: (i) operar com a quantidade de veículos determinada pelo Poder Concedente, inclusive nos finais de semana e feriados, para a linha 702A (Praça Seca x Madureira), ou outra que a substituir, garantindo a continuidade do serviço de transporte nela prestado, abstendo-se de suspender seu atendimento sem a autorização do órgão público competente; (ii) cumprir a frota, o itinerário e os horários determinados para a sua operação, empregando veículos em estado adequado de conservação, com licenciamento e vistorias em dia; (iii) indenizar os danos materiais e morais de que tenha padecido o consumidor, individualmente considerado, a ser apurado em liquidação; (iv) reparar os danos materiais e morais causados aos consumidores, considerados em sentido coletivo, no valor de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), a ser revertido ao Fundo de Reconstituição de Bens Lesados, mencionado no art. 13 da Lei nº 7.347/85. Decisão de fls. 343/345, deferindo a liminar requerida, determinando que as empresas Rés cumpram o quantitativo da frota determinado pelo Poder Concedente para a linha 702-A, garantindo a continuidade do serviço, além de se absterem de suspender seu atendimento sem autorização do Poder Público, impondo, ainda, que cumpram o trajeto, frota e horários determinados pela SMTR, com veículos em perfeitos estado de conservação, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00. Às fls. 366/382, foi interposto agravo de instrumento contra a decisão de fls. 343/345. Contestação de Transportes Futuro Ltda. às fls. 400/424, em que requer o chamamento ao processo do Município do Rio de Janeiro e a redução do valor das astreintes; arguindo como preliminares: a necessidade de litisconsórcio passivo necessário com a empresa AUTO VIAÇÃO TIJUCA S.A pela operação da linha 702A; a ilegitimidade ativa do MPRJ para o pedido de ressarcimento individualizado para os consumidores; e a inépcia de pedido genérico de ressarcimento de supostos danos materiais e morais aos consumidores. No mérito, sustenta a ilegitimidade das fiscalizações que serviram de embasamento para a propositura da presente demanda e informa que a SMTR deferiu o pedido administrativo de redução da frota no processo administrativo de autos nº 03/003.292/2018, passando de 9 para 3 veículos, do tipo midiônibus urbano, na forma do Ofício SMTR-A N.º 145/2019. Afirma também que a linha 702-A é operada conjuntamente com a empresa Auto Viação Tijuca S.A, motivo pelo qual defende que seja afastada obrigação de fazer, pois o ônus pelo cumprimento do serviço não seria exclusivo seu. Por fim, defende a ausência de danos materiais e morais, e pede a improcedência do pedido. Contestação do Consórcio Transcarioca de Transportes às fls. 426/455, instruída com os documentos de fls. 456/499, arguindo como preliminares a incorreta atribuição ao valor da causa e a sua ilegitimidade ad causam para figurar no polo passivo deste processo, por inexistir solidariedade entre o consórcio e as empresas consorciadas perante terceiros. Requer também a denunciação à lide da empresa Auto Viação Tijuca S.A. e a redução do valor da multa diária por descumprimento da decisão. No mérito, afirma que, em razão da falência da empresa Transporte Santa Maria, foi apresentado à SMTR um plano emergencial de continência, tendo sido o atendimento da linha 702-A suprido por meio da integração de outras linhas, sem custo adicional para os usuários. Afirma que não poderiam ter agido de forma diferente, sendo a implementação do plano de contingenciamento a única solução viável. Atribui ao Município a culpa pela falência de empresas, dentre as quais, Transportes Santa Maria, que operava a linha 702-A, em razão do desequilíbrio econômico dos contratos de concessão pela não atualização da tarifa pelo Poder Concedente. Argumenta que o dano material deve ser provado, e que é equivocada a tese de enriquecimento sem causa por conta das falhas na prestação do serviço, pois se havia menos ônibus em circulação, consequentemente a arrecadação também era menor, já que a fonte de renda das empresas se dá com o pagamento das passagens pelos usuários. Por fim, sustenta o descabimento de condenação em honorários no âmbito de ação civil pública, e pede a improcedência dos pedidos. Em decisão monocrática de fls. 511/515, a Sétima Câmara Cível negou efeito suspensivo à decisão de fls. 343/345. Em atenção ao ofício requisitório (fls. 516), foram prestadas informações às fls. 519/521. Réplica às fls. 529/554, na qual o MP defende o afastamento das preliminares suscitadas: do chamamento do Município ao processo, pelo fato de não participar da relação jurídica de direito material que ora se discute; da ilegitimidade ativa do MP, pelo fato de o órgão ministerial atuar como substituto processual dos usuários da linha 702-A; da inépcia da inicial, pelo fato de o CDC admitir condenação genérica em demandas coletivas consumeristas; do valor da causa, por estar em consonância com os critérios fixados no CPC; da ilegitimidade passiva do Consórcio Transcarioca de Transportes, pela aplicação do art. 28, § 3º do CPC, pelo critério da especialidade, bem como pelo fato de a natureza despersonalizada do consórcio não afastar sua personalidade judiciária; do litisconsórcio necessário com Auto Viação Tijuca e da sua denunciação à lide, uma vez que em nenhum momento foi feita menção à referida empresa nos autos no IC que instruem a presente demanda, bem como não seria possível admitir denunciação à lide em relação de consumo, pois atrasaria o processo e a entrega da prestação jurisdicional, sendo esse o entendimento sumulado no enunciado nº 92 deste Tribunal. Com relação ao mérito, afirma que os autos de infração, por se tratar de atos administrativos, possuem presunção de veracidade, servindo, pois de meio de prova idônea para provar a irregular prestação dos serviços pelas Rés. Com relação à informação de que a SMTR teria deferido o pleito de redução da frota de veículos que atendem à linha 702-A, argumenta que na fiscalização de novembro de 2019, ainda não havia a autorização do Poder Concedente para tanto, bem como teria havido à época a suspensão total da linha. Argui também que eventuais alegações acerca de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e transportes clandestinos devem ser discutidas em ação própria. No mais, reitera os termos da inicial. Instadas a se manifestarem em provas (fl. 563), informaram não terem mais provas a produzir o MP (fl. 570) e Transportes Futuro Ltda. (fl. 578); o Consórcio Transcarioca de Transportes, por sua vez, requereu a produção de prova documental complementar (fls. 575/576). Designada audiência de mediação (fl. 580), apenas a parte Ré

CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES compareceu (fl. 592). Alegações finais às fls. 608/614 (do MP), fls. 618/633 (do Consórcio Transcarioca de Transportes) e fls. 635/650 (da Transportes Futuro Ltda.). Vieram os autos conclusos. EIS O RELATÓRIO. DECIDO. Ab ovo, cumpre-se analisar as preliminares e demais questões iniciais suscitadas. Com relação à legitimidade ativa ad causam do Ministério Público para pedir ressarcimento individualizado aos consumidores, tratando-se de demanda coletiva que visa a discutir relação consumerista, a legitimidade do Ministério Público decorre do inc. I do art. 82 da Lei nº 8.078/1990 (Código de Defesa do Consumidor), que também prevê a possibilidade de condenação genérica (art. 91), cuja apreciação cabe à análise de mérito. Assim sendo, REJEITO esta preliminar. A legitimidade passiva para o Consórcio Transcarioca de Transportes figurar no polo passivo desta relação jurídica processual decorre do § 3º do art. 28 do CDC, aplicável, in casu, pelo princípio da especialidade. Por isto, também REJEITO esta preliminar. No que tange ao alegado litisconsórcio necessário com a empresa Auto Viação Tijuca S.A., o Código de Processo Civil, em seu artigo 114, prevê que: 'O litisconsórcio será necessário por disposição de lei ou quando, pela natureza da relação jurídica controvertida, a eficácia da sentença depender da citação de todos que devam ser litisconsortes'. Não é, todavia, o caso dos autos, já que além de não haver determinação legal neste sentido, por se tratar de relação consumerista, existe para o autor a faculdade de eleger contra quem, dentre os devedores solidários, quer demandar. Portanto, a solidariedade não impõe, in casu, a necessidade de coexistência das empresas no polo passivo do processo, cabendo às empresas Rés apenas buscar, em caso de procedência, eventual direito de regresso, se for o caso. Por essa razão, REJEITO esta preliminar, e indefiro, desde logo, o requerimento de denunciação à lide da Viação Tijuca S.A., com fundamento no enunciado nº 92 de súmula deste E. TJRJ. Também não há falar em inépcia da petição inicial, na medida em que o pedido de condenação genérica é permitido pelo art. 95 do CDC, não subsistindo qualquer outro vício para justificar o indeferimento da inicial. No que se refere ao valor da causa, pontuo que, nos termos do inc. V do art. 292 do CPC, nas ações indenizatórias, inclusive fundadas em dano moral, o valor indicado deve ser o valor pretendido. Isso posto, considerando que há neste processo coletivo uma cumulação objetiva de demandas, dentre elas, de cunho indenizatório, e que o valor pretendido pelo MP, a título de reparação por dano moral, é de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais), afigura-se correta a indicação do valor da causa dado pelo parquet. Por fim, indefiro o chamamento do Município do Rio de Janeiro ao processo, uma vez que a presente demanda visa a discutir relação de consumo, e não questões administrativas ligadas ao contrato de concessão, para as quais esta Vara é materialmente incompetente, na forma da LODJ. Neste ponto, destaco apenas que nos termos do art. 25 da Lei nº 8.987/1995, incumbe à concessionária responder pelos prejuízos causados aos usuários ou a terceiros. Superadas as preliminares e demais questões de ordem processual, passo à análise do mérito. As concessões de serviços públicos são reguladas pela Lei nº 8.987/1995, que prevê o dever do Poder Concedente de as fiscalizar, conforme se observa do art. 29, incs. I e II, da lei. Já no que se refere às incumbências da concessionária, o art. 31 da Lei reitoria da matéria estabelece um rol, ali inseridos a prestação de serviço adequado (inc. I) e o cumprimento das normas do serviço e das cláusulas contratuais (inc. IV). Ainda, o § 1º do art. 6º da referida Lei (nº 8.987/1995) define como serviço adequado aquele 'que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas'. Assim é que, conforme se verifica dos autos, as próprias Rés confirmam o fato, quando sustentam em suas peças de defesa que o serviço da linha 702-A foi suprido por meio de integrações feitas entre outras linhas. Trata-se, pois, de ponto incontroverso, dispensando-se análise de provas. Também se mostra incontroverso o fato de que a supressão se deu sem a prévia autorização do Poder Concedente, na medida em que foi trazida na contestação da Transportes Futuro Ltda. a informação de que a Poder Concedente aprovou a redução da frota somente em 11/12/2019 (fl. 418), ao passo que a distribuição da presente demanda se deu 13/12/2019, após longo inquérito civil realizado pelo MP para instruir sua atuação, bem como diversas fiscalizações e atuações pela SMTR já constatando a falha na prestação adequada do serviço, conforme se verifica da documentação acostada às fls. 20/339. O mérito em torno das medidas que atendem às necessidades da população pertence a um juízo da Administração Pública municipal, enquanto titular deste serviço (art. 30, inc. I, CRFB). E isso porque o Brasil, conforme lembra Marcos Juruena Villela Souto (Direito Administrativo em Debate, 2ª série, Ed. Lumen Juris, 2007, p. 157), 'adota o modelo francês de prestação de serviços públicos, por força do qual a atividade assim definida se submete à iniciativa estatal, [...], e só pode ser desenvolvida pelo particular que receba do Estado uma concessão, uma permissão ou uma autorização.' Essa exceção ao princípio da livre concorrência decorre da própria Constituição da República, que assim estabelece em seu artigo 175. O serviço de transporte, a seu turno, foi consagrado como essencial com a edição da Emenda Constitucional nº 90/2015, que passou a o prever no rol de direitos sociais do art. 6º da CRFB. Como bem destacam Jessé Torres Pereira Júnior e Thaís Boia Marçal (O direito fundamental ao transporte e sua função urbana. In: MARÇAL, Thaís Boia. Temas de direito público. Rio de Janeiro: Ed. Lumen Juris, 2018, p. 377), na qualidade de direito fundamental, o direito ao transporte comporta tanto uma dimensão negativa, como positiva, refletindo este no dever de a Administração Pública promover o implemento da obrigação de garantir o direito. E uma das formas que a Administração Pública tem para garantir a adequada prestação desta política pública é, justamente, por meio das fiscalizações pelos órgãos competentes, como forma de apurar eventuais irregularidades. Forçoso reconhecer, portanto, a falha das Rés na prestação do serviço, que foi suspenso, confessadamente, sem autorização prévia para tanto, gerando reflexos no sistema público de transportes, e configurando o descumprimento do contrato de concessão. No mais, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve estar presente no decorrer de toda relação contratual, mas não justifica a adoção de medidas unilaterais pela Rés, devendo ser discutida pelos meios próprios - administrativa ou judicialmente. Assim sendo, mister determinar-se que as Rés cumpram com as determinações do Poder Concedente, assistindo razão ao MP quanto a este pedido. Em relação às astreintes, cuida-se de medida que visa a incentivar o cumprimento da prestação judicial. Por esta razão, mantenho meu posicionamento de ser proporcional o valor fixado, como forma de impedir novos descumprimentos. Com relação ao pedido de condenação das Rés a indenizar o consumidor, individualmente considerado, por eventuais danos materiais e morais causados, a ser apurado em sede de liquidação, destaca-se que 'o usuário do serviço público, destinatário final do serviço, recebe proteção especial do ordenamento, na forma do art. 7.º da Lei 8.987/1995, sem prejuízo daqueles previstos no CDC.' (OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. Curso de direito administrativo. 7. Ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2019. p. 189). Pontua-se, por oportuno, que, ao passo que o pedido pela continuidade adequada do serviço de transporte tem natureza de interesse coletivo, esses danos materiais causados individualmente aos consumidores configuram direitos individuais homogêneos. Nesse sentido, também merece acolhida este pedido, já que tal medida decorre do próprio art. 95 do Código de Defesa do Consumidor, ao tratar dos direitos individuais homogêneos, devendo tais danos, naturalmente, serem comprovados individualmente por cada interessado em sede de liquidação perante o juízo competente, que terá, neste caso, uma forte carga de conhecimento. Já com relação ao dano moral coletivo, não merece prosperar a alegação das Rés de que a integração com outras linhas supriu a necessidade da população, pois ainda que não tenha representado acréscimo no custo econômico do usuário, este passou a ter que se valer de duas ou mais linhas para chegar ao mesmo destino, representando um aumento do tempo gasto. Ademais, é fato público e notório que os transportes públicos constantemente operam com superlotação, aumentando os riscos para o usuário, bem como impondo

atrasos a quem prefira esperar um transporte mais vazio - situação esta que é acentuada com a integração de linhas para atender aos passageiros de uma linha que deixou de existir. O dano é, pois, in res ipsa, presumidos da própria falha na prestação adequada do serviço, nos moldes delineados no § 1º do art. 6º da Lei nº 8.987/1995. Portanto, igualmente merece guarida o pedido do MP quanto à condenação das Rés aos danos morais causados coletivamente aos consumidores, devendo estes, entretanto, serem fixados cum grano salis, ante à necessária observância dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade. Assim, devem ser fixados no montante de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais). Já com relação ao pedido de dano material coletivo, este não merece acolhida, na medida em que este deve ser medido pela extensão do dano, diferentemente do que ocorre com os danos morais, que são reparados com base em valor arbitrado pelo juiz. Ocorre, entretanto, que o MP não fez prova de dano material decorrente da suspensão da linha 702-A. Assim sendo, a condenação em danos materiais deve se limitar àqueles danos individuais, que vierem a ser apurados em sede de liquidação individual de julgado, se for o caso. Ex positis, CONFIRMO a liminar concedida, mantida a multa fixada, e, no mérito, JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE O PEDIDO, para DETERMINAR, sob pena de multa já fixada na limianr concedida, que as Rés: (i) OPEREM com a quantidade de veículos determinada pelo Poder Concedente, inclusive nos finais de semana e feriados, para a linha 702A (Praça Seca x Madureira), ou outra que a substituir, garantindo a continuidade do serviço de transporte nela prestado, abstendo-se de suspender seu atendimento sem a autorização do órgão público competente; (ii) CUMPRAM a frota, o itinerário e os horários determinados para a sua operação, empregando veículos em estado adequado de conservação, com licenciamento e vistorias em dia; CONDENO as Rés a INDENIZAR os danos materiais e morais de que tenha padecido o consumidor, individualmente considerado, a ser apurado em liquidação de julgado no juízo competente. CONDENO, também, as Rés a reparar os danos morais causados aos consumidores, considerados em sentido coletivo, no valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a ser revertido ao Fundo de Reconstituição de Bens Lesados, mencionado no art. 13 da Lei nº 7.347/85. Tendo em vista a sucumbência recíproca e o disposto no artigo 18 da Lei nº 7.347/85, CONDENO a Ré ao pagamento de metade das custas processuais e DEIXO DE CONDENAR as partes ao pagamento de honorários advocatícios, uma vez que, nos termos da jurisprudência do STJ, a vedação de condenação do Ministério Público em honorários advocatícios - salvo comprovada má-fé - impede que sejam beneficiados quando vencedores na ação civil pública. Com o trânsito em julgado, e nada mais sendo requerido em até sessenta dias, arquivem-se os autos, com baixa na distribuição. P. I.

Imprimir

Fechar