
Principais discussões sobre transporte passaram pelo STJ

Quem vive na correria das grandes cidades e utiliza ônibus, metrô, vans, trens e barcas para ir e vir do trabalho, da casa ou da escola, talvez não tenha ideia de que o serviço de transporte de passageiros muitas vezes é discutido na Justiça. Itinerários, isenção de tarifas, compra de vagões, atuação de taxistas, valores das passagens... Todos esses temas já estiveram em pauta nas sessões de julgamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que procura dar solução aos conflitos buscando garantir o bem-estar da população.

Um bom exemplo está em uma decisão recente do presidente do Tribunal, ministro Cesar Asfor Rocha. Acolhendo o pedido das concessionárias dos serviços de transporte urbano do município do Rio de Janeiro, o ministro restabeleceu a obrigatoriedade do cadastro de idosos no RioCard (sistema de bilhetagem eletrônica) para que eles tenham acesso gratuito ao transporte coletivo, sem limite de número de viagens que por acaso necessitem realizar. “O cadastro no RioCard permite um controle mais eficaz, sem o qual se multiplicariam, aos milhões, as fraudes envolvendo o uso de documentos adulterados”, alegaram as empresas concessionárias.

Em outra decisão de abril deste ano, o presidente da Casa garantiu o direito da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba) de apreender os veículos de propriedade do Sindicato das Empresas de Transportes Especiais do estado. De acordo com a Agerba, o sindicato realizava a atividade rodoviária intermunicipal de passageiros de forma irregular. Ao suspender a liminar, Asfor Rocha ressaltou: “Deve-se velar para que o Estado, representado por seus agentes e entidades, exerça plenamente as competências de fiscalização, de punição e de organização do transporte público, buscando melhorar o serviço em quantidade, qualidade, custo para a população e segurança”.

Cobrar ou isentar?

O ministro Francisco Falcão manteve a decisão que proibiu a cobrança de tarifa de pedágio na rodovia Presidente Dutra para os veículos com placas da cidade de Resende/RJ e também para os ônibus que operam a linha Rodoviária-Engenheiro Passos. O ministro entendeu que era patente o ônus imposto aos moradores que se deslocam além dos limites da cidade, pois o único acesso dos passageiros ao distrito de Engenheiro Passos cruza a rodovia, que é administrada pela concessionária NovaDutra. Com o entendimento, ficou proibida a cobrança do pedágio em ambos os sentidos do trecho sob responsabilidade da concessionária.

Mais um caso em que o Tribunal considerou a cobrança abusiva é o que condicionava a liberação de veículo apreendido ao pagamento de multas e despesas de transbordo. A União recorreu ao STJ alegando estrito cumprimento do poder-dever de evitar a circulação de automóvel de transporte não licenciado de passageiros. Porém, a Primeira Turma do STJ salientou que a imposição prévia do pagamento de multa, impostos e demais despesas não é prevista em lei, por isso extrapolaria os limites do exercício do Poder Regulamentar.

A Primeira Turma também manteve a isenção de tarifas de ônibus em Mogi-Guaçu/SP para idosos,

pensionistas, aposentados e deficientes físicos. O Tribunal entendeu que as duas leis municipais que beneficiavam esse grupo de pessoas eram constitucionais e negou seguimento ao recurso especial apresentado pela entidade que representava as empresas de ônibus de São Paulo. Com a decisão, os motoristas deveriam continuar a fazer o embarque e desembarque dos portadores de necessidades especiais fora dos pontos e não cobrar tarifa dos idosos. “Não se vislumbra nenhum aumento de despesa pública, mas tão-somente o atendimento à virtude da solidariedade humana”, concluiu o relator, ministro Francisco Falcão.

Permissões e concessões

As Turmas e Seções do STJ recebem dezenas de processos que discutem de quem é a legitimidade para estabelecer itinerários e regulamentar o tráfego dos transportes coletivos nas cidades brasileiras. Em um destes casos, o presidente do Tribunal negou seguimento a um recurso envolvendo a disputa judicial entre a Litoral Rio Transporte Ltda e a Transportes Futuro Ltda. Ambas brigam na Justiça por questões de prolongamento de percursos e superposição de linhas de ônibus na capital fluminense.

De fato, havia algumas vias em comum no trajeto das linhas exploradas pelas duas empresas. Todavia, Asfor Rocha não acolheu os argumentos da Litoral Rio afirmando que ela estaria defendendo interesse privado, não sendo parte legítima para pedir a suspensão de segurança. “A suspensão de liminar e de sentença limita-se a averiguar a possibilidade de grave lesão à ordem, à segurança e à economia públicas”, explicou. Desse modo, a discussão sobre que companhia tem o direito de explorar quais trajetos ainda prossegue no STJ, que vai analisar a questão de mérito.

Operar com exclusividade o serviço de catamarãs entre a cidade do Rio e Niterói. Esse foi o objeto da ação julgada pela Primeira Seção do Tribunal. A empresa Transtur alegava ter direito adquirido desde 1970, para fazer o transporte aquaviário exclusivo de passageiros por aerobarcos e catamarãs. Entretanto a empresa Barcas S/A obteve a permissão de manter a mesma prestação de serviço até que fosse realizado um processo licitatório. O ministro João Otávio de Noronha ressaltou que a Transtur poderia continuar as suas atividades até a conclusão da licitação e finalizou: “O Estado do Rio de Janeiro não está impedido, em caráter emergencial, de contratar outras prestadoras de serviço para suprir a demanda crescente de transporte de passageiros na região enquanto aguarda o término regular da licitação”.

Em 2003, a Corte Especial do STJ, por unanimidade, manteve a proibição do tráfego dos transportes alternativos pelos municípios cearenses. A controvérsia envolvia dez cooperativas e o Departamento de Edificações Rodovias e Transportes do Ceará – Dert. Uma liminar havia garantido às cooperativas o retorno ao trabalho, mas, para o relator do processo, ministro Nilson Naves, o adiamento do certame para promover a permissão do serviço de transporte de passageiros não implicava que ele pudesse ser realizado de forma desordenada e sem o devido cuidado com a segurança dos usuários. “O impedimento de fiscalizar e controlar os chamados transportes alternativos engessa o exercício da função do poder público de resguardar e preservar a vida dos passageiros cearenses”, concluiu.

A Segunda Turma do STJ analisou um conflito administrativo entre duas autarquias estaduais: o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER/MG) e a Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHtrans), para decidir qual delas seria responsável pelo controle das paradas intermunicipais nos limites da cidade de Belo Horizonte. Os ministros negaram um recurso do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros Metropolitano, que pedia que a

administração fosse feita apenas pelo DER e decidiram que as paradas intermunicipais devem ser regulamentadas em conjunto pelas duas autarquias.

Em uma decisão de 2004, a Segunda Turma concedeu, temporariamente, aos taxistas autônomos do Rio de Janeiro o direito de explorar o serviço de transporte de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro. Como base no voto da relatora, ministra Eliana Calmon, a Turma entendeu que os decretos que regulamentavam a prestação desse serviço eram constitucionais e salientou: “Os taxistas confiaram nas normas legais e formaram cooperativa, juntaram as economias e partiram para a aquisição dos veículos, gerando situação fática consolidada que deve ser respeitada pela Administração”.

Compra e venda

Ao dar provimento a um recurso em mandado de segurança, a Primeira Turma decidiu que o preço pago pelo vale-transporte no estado de São Paulo deve ser o mesmo da passagem comum. Um decreto editado na gestão do prefeito Celso Pitta havia instituído tarifas diferentes para o sistema de transporte coletivo de passageiros na cidade de São Paulo, criando um bilhete social para o usuário com desconto de dez centavos.

O Sindicato das Empresas de Serviços Contábeis, de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas do Estado de São Paulo (Sescon/SP) argumentou que, ao criar a diferenciação tarifária do transporte coletivo entre a pessoa jurídica, obrigada a adquirir o vale-transporte, e o usuário comum, que compra seu bilhete no próprio caixa, o decreto feria direito líquido e certo.

Os ministros, por unanimidade, acolheram a tese do sindicato porque, se os bilhetes saíssem mais caros para o patrão, este os repassaria ao empregado pelo valor da compra. Desse modo, o portador do vale-transporte pagaria passagem mais cara do que o restante da população. A mesma decisão foi tomada pela Segunda Turma, que assegurou isonomia ao Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp) para a compra do vale-transporte na capital paulista.

Gerir o transporte urbano numa metrópole como São Paulo não é tarefa fácil. O que diga a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), responsável pelo transporte de quase dois milhões de passageiros por dia útil na capital paulistana. Visando dar vazão ao número crescente de usuários, a empresa realizou uma licitação, feita pelo critério de melhor preço, para a compra de 40 trens. A empresa vencedora foi a Construciones y Auxiliar de Ferrocarriles S/A.

Entretanto a Siemens Ltda. decidiu contestar na Justiça o procedimento e sustar o contrato decorrente da licitação internacional feita pelo estado paulista. O Tribunal de Justiça estadual acolheu os argumentos da Siemens, terceira colocada no certame. O Estado de São Paulo, então, recorreu ao STJ alegando grave lesão à ordem e economias públicas, pois o sistema de transporte metroviário metropolitano já teria esgotado sua capacidade de atendimento adequado à população, sobretudo nos horários de pico.

O presidente do Tribunal, ministro Asfor Rocha, assegurou o prosseguimento da compra dos 40 trens pela CPTM, concluindo que os custos, taxas e despesas relativos a contratos de financiamentos semelhantes aos dos autos obrigavam a uma rápida execução da compra, observadas as limitações técnicas e de segurança, “sobretudo em períodos de instabilidade econômica mundial hoje verificada”.

Greves de motoristas de ônibus geram transtornos e prejuízos constantes nas grandes cidades. A quem cabe decidir o percentual mínimo da frota que precisa circular em caso de paralisação da categoria? A Segunda Seção decidiu, por unanimidade, que cabe à Justiça do Trabalho definir a quantidade de veículos que devem permanecer transportando passageiros.

O conflito de competência foi instaurado pelo Ministério Público do Trabalho da 3ª Região após a deflagração do movimento grevista do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Uberlândia (STTRU). A discussão foi parar na Justiça para que fosse estabelecida uma cota mínima de ônibus em circulação na cidade. A Justiça estadual estipulou que 40% dos automóveis trafegassem, mas o juiz do Trabalho estabeleceu o tráfego de 50% da frota. A controvérsia chegou ao STJ, onde o relator do processo, ministro Aldir Passarinho Junior, declarou competente a Justiça do Trabalho para que ela, daqui por diante, estabeleça a cota mínima de circulação.

[Reportagem publicada originalmente em 6 de setembro de 2009 no site do Superior Tribunal de Justiça.]

Date Created

07/09/2009