



DESEMBARGADOR RENATO DE SALLES ABREU FILHO, GERSON OGER FONSECA (PRESIDENTE DA FETPESP), MINISTRO LUIZ EDSON FACHIN, DESEMBARGADOR PAULO DIMAS DE BELLIS MASCARETTI, MINISTRO PAULO DE TARSO SANSEVERINO E O DESEMBARGADOR CARLOS EDUARDO CAUDURO PADIN

APRIMORAMENTO INFINDÁVEL

22ª edição do Congresso Responsabilidade Civil no Transporte de Passageiros reúne público recorde

0

calor humano dos mais de 170 participantes da **22ª edição do Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros** aqueceu o auditório do Hotel Villa Rossa, em São Roque, São Paulo, nos dias cinco e seis de maio.

Atraídos pelo temário e pelo alto nível dos palestrantes, os congressistas não mediram esforços e vieram de várias partes do País como Alagoas, Ceará, Espírito Santo, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Distrito Federal, entre outros.

O sucesso do evento, promovido anualmente pela **Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)**, também decorre da soma de esforços e da parceria

com a Academia Paulista de Magistrados, bem como pelo apoio do Tribunal de Justiça de São Paulo, da Associação Paulista de Magistrados e do Instituto Paulista de Magistrados.

Na abertura do conclave, o **presidente da FETPESP, Gerson Oger Fonseca**, destacou sua satisfação pela presença recorde de participantes dos mais diversos rincões, cujas presenças honraram e valorizaram o evento.

Na ocasião, manifestou sua solidariedade às empresas de transporte de passageiros do Rio de Janeiro, que vêm sofrendo constantes ataques aos ônibus, esperando que o quadro seja mudado a tempo de a frota não ser dizimada. O presidente também expressou seu apoio ao ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) e relator da operação Lava-Jato, Luiz Edson Fachin. “Leve nossa solidariedade e esperança nessa verdadeira cruzada pela moralidade de que nosso País tanto precisa”, enfatizou.

CELERIDADE E HARMONIA

O 22º Congresso foi desenvolvido em forma de painéis, que discutiram temas atuais e presentes no dia a dia do transporte de passageiros. O primeiro, que teve como tema **Ações de responsabilidade civil no transporte de passageiros e a uniformização de jurisprudência no novo CPC**, contou com a participação do **ministro Luiz Edson Fachin** (Supremo Tribunal Federal). Para presidir a mesa foi convidado o desembargador **Claudio Luiz Bueno de Godoy** (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

O novo Código de Processo Civil (CPC), sancionado em 16 de março de 2015, trouxe novos artigos e institutos, que visam tornar os processos mais céleres e harmônicos. O CPC estabelece de forma expressa que “os tribunais devem uniformizar sua jurisprudência e mantê-la estável, íntegra e coerente” (art. 926). Ou seja, os tribunais não devem permitir divergências internas sobre questões jurídicas idênticas.

De acordo com o ministro Fachin, a iniciativa visa em um primeiro caminho juntar no mesmo tripé, no caso específico da responsabilidade, segurança jurídica, justiça e celeridade no processo civil. Com relação à segurança jurídica, Fachin explica que ela deve ser vista pelo menos em quatro dimensões: como garantia, proteção, segurança como direito e segurança como instrumento.

“Como diz o professor Canotilho, em sua obra de Direito Constitucional, temos como desafio buscar a estabilidade e a previsibilidade – as decisões não podem ser tomadas e



modificadas arbitrariamente e, nesse sentido, é fundamental observar o estado de direito (liberdade e responsabilidade)”, explicou o ministro.

Para Fachin, um processo civil célere não se faz apenas com a edição de um novo código de processo civil, ainda que seja seguramente bem-vindo para propiciar o debate e a construção de novas soluções. “É preciso, em primeiro lugar, cumprir os prazos e as ordens normativas existentes e, além disso, cada um dos que operam com jurisdição devem fazer sua parte.”

Finalizando, destacou o desafio da busca de uma solução correta, tendo em vista que o mesmo fato pode suscitar mais de uma resposta. “Temos a responsabilidade e o dever de buscar a resposta certa, não nos esquecendo da autonomia e legitimidade do direito.”

JUDICIALIZAÇÃO DAS TARIFAS

Para falar sobre a **Judicialização das tarifas e de outros atos estatais em matéria de transporte terrestre** estiveram presentes o **professor Sérgio Ferraz** (advogado e consultor, ex-professor na PUC-RJ) e o **ministro**

Paulo de Tarso Sanseverino (Superior Tribunal de Justiça). A presidência da mesa ficou a cargo do **ministro Paulo Dias de Moura Ribeiro** (Superior Tribunal de Justiça).

O ministro Paulo de Tarso Sanseverino lembrou que a política pública em relação ao transporte público é a concessão ao setor privado, com ótimos resultados, e mediante o paga-

“É preciso alcançar um ponto de equilíbrio entre os interesses dos usuários, concessionárias e da administração pública, para evitar a judicialização excessiva e um desvirtuamento das políticas públicas relativas ao transporte público de passageiros”



mento de tarifa justa e com o controle do poder público. O Poder Concedente faz, ao mesmo tempo, o controle dessa atividade e dos atos administrativos praticados pelo setor público.

Particularmente, as questões sobre as tarifas também são submetidas ao Poder Judiciário. “Isso tem acontecido com frequência pelos: usuários, representantes dos usuários, ministério público e até mesmo parlamentares, para discutir reajuste de tarifa; e pelas próprias empresas concessionárias, que ingressam com demandas, alegando defasagem nas tarifas e buscando o equilíbrio da equação econômico-financeira”, explica.

De acordo com o palestrante, essas duas questões têm chegado ao Poder Judiciário e ao Superior Tribunal de Justiça, e o problema sentido – e essa é a preocupação desse painel – é o excesso, a judicialização dessas demandas.

A judicialização acontece quando questões relevantes na vida política, econômica e social passam a ser decididas pelo Poder Judiciário, explica. “Isso ocorre em função de maior conscientização do cidadão, facilidade de acesso à justiça e limiar de tolerância mais baixo da população.”

Segundo o ministro, no caso específico do transporte de passageiros, as demandas tratam de revisão dos valores das tarifas, indenizações por déficit tarifário, licitação para renovação da concessão e medidas específicas para o usuário (em especial as pessoas com deficiência).

Entre os efeitos sentidos pelo controle judicial, destacou a suspensão de um ato administrativo, a invalidação de uma tarifa ou concessão, a imposição da obrigação de fazer ou não fazer, a obrigação de pagar as ações de cobrança e a obrigação de reparação dos danos, em caso de déficit tarifário. Como meios de impugnação, citou o mandado de segurança individual ou coletivo, a ação popular, a ação civil pública, a ação de reparação de danos e a ação de cobrança.

Ao término de sua explanação, Sanseverino enfatizou que é preciso alcançar um ponto de equilíbrio entre os interesses dos usuários, das concessionárias e da administração pública, para evitar a judicialização excessiva e um desvirtuamento das políticas públicas de transporte público de passageiros.

DÉFICIT TARIFÁRIO CRÔNICO

Segundo o professor Sérgio Ferraz, há um déficit tarifário crônico e a tarifa zero é uma falácia, uma mentira, tendo em vista que alguém vai ter que pagar essa conta. “Em geral, o peso maior cai sobre aqueles que podem pagar menos. Portanto, trata-se de uma meta absolutamente quimérica, que não deve ser tratada com seriedade por nós.”

Com relação aos rumos que devem pautar a atividade do administrador público em seus atos estatais quando deve fixar a tarifa, o professor afirmou que o Estado tem balizas – normativamente postas – para atuar. “Essas balizas partem do pressuposto de que a tarifa deve remunerar o serviço, satisfazer os custos, possibilitar reinvestimentos para aperfeiçoar e melhorar o serviço e, sobretudo, é imprescindível que haja equação econômico-financeira adequada, tal como a da proposta inicial de aquisição do serviço.”

Para o palestrante, é justamente na hora da fixação da tarifa que surge a temática da judicialização – um imperativo que decorre do dinamismo da vida social. Em face de situação anômala, sem disciplina a respeito, o julgador tem que dar resposta ao litígio. “Essa resposta é balizada pelo princípio que está a imantar todo o nosso sistema jurídico e, em certas matérias, é preciso levar em conta um componente técnico agregado, que deve ser tomado em consideração inevitavelmente pelo juiz.”



EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

O painel **Equilíbrio econômico-financeiro nas licitações e nos contratos de outorga de prestação de serviços públicos de transportes – Matriz de risco e soluções extrajudiciais nas demandas envolvendo contratos de transporte coletivo** contou com a participação do **ministro Luis Felipe Salomão** (Superior Tribunal de Justiça) e do **desembargador Luís Paulo Aliende Ribeiro** (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo). A mesa foi presidida pelo **desembargador Ademir**



de Carvalho Benedito (vice-presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

Na opinião do desembargador Luís Paulo Aliende Ribeiro, o direito brasileiro mudou muito nos últimos 30 anos. Isso faz com que a atividade de prestação de serviços – a concessão, em especial, tenha que ser repensada, não só após a execução dos contratos, mas principalmente na fase de abertura de licitação e formação dos contratos.

“Os novos contratos administrativos relativos a concessões, em especial os de longa duração, não podem ter cláusulas ou termos ambíguos; ao contrário, devem ser muito claros, de fácil intelecção”, enfatizou.

De acordo com Aliende, para resolver questões técnicas, de equilíbrio econômico-financeiro, talvez o mais apropriado sejam as agências reguladoras. “Não me parece que o Judiciário seja tão adequado, tendo em vista que somos juízes, temos formação em direito, mas não conhecemos engenharia, economia e administração de empresas.”

Finalizando, ressaltou: “é preciso buscar soluções alternativas, algo que realmente dê fôlego às concessionárias, que devem ser vistas como companheiras da administração no serviço público”.

PREVENÇÃO DE LITÍGIOS

Já o ministro Luis Felipe Salomão destacou que vivemos um momento relevante no direito brasileiro, particularmente no segmento das soluções dos conflitos, em função de mudanças na conciliação, mediação e arbitragem, que são formas eficientes de prevenção e solução de litígio.

“Temos uma nova lei que ampliou a arbitragem; a criação no ano passado do marco da mediação, que regula a fase anterior ao litígio e que pode ser adotada nos contratos de transporte; e um novo Código de Processo Civil, que também confere ênfase à fase de composição, como forma racional de solução de litígios”, explicou.

Segundo o palestrante, em um cenário demarcado por demandas repetidas, de entupimento e de quase colapso da máquina do Judiciário, é preciso pensar em soluções eficientes, que evidentemente passam por prevenção de litígios.

Uma das formas de evitar a judicialização, de acordo com o ministro, seria a atuação mais efetiva das agências reguladoras. “Entretanto, me parece que falta aporte de recursos para elas funcionarem adequadamente, com isenção e independência para uma atuação mais efetiva, de modo que elas cumpram seu verdadeiro papel em um setor altamente regulável.”



TRANSPORTE, DIREITO DO CIDADÃO E DEVER DO ESTADO

Para fechar o evento foi apresentado um painel sobre um tema que traz um alento ao setor: **O transporte como direito social: obrigações do Estado**. Para falar a respeito, mais uma vez esteve presente o **ministro Marco Aurélio Mello** (Supremo Tribunal Federal). A mesa teve como presidente o de-



sembargador **Paulo Dimas de Bellis Mascaretti** (Presidente do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

O ministro Marco Aurélio destacou a tradição e a importância dos Congressos promovidos pela FETPESP, tendo em vista que eles propiciam a troca de ideias, aguçando, assim, a sensibilidade dos juízes, visando à solução dos conflitos de interesse. “Além da formação técnica, os julgadores também precisam ter formação humanística, uma vez que as leis são feitas para os homens e não o inverso. O aprimoramento é infindável e o saber é uma obra inacabada”, ressaltou.

Segundo o palestrante, os serviços públicos devem ser prestados diretamente pelo próprio Estado, mas prevê a Constituição Federal que eles também podem ser feitos – e é melhor que o sejam – pelo particular, mediante concessão ou permissão. “É justamente nessa seara que costumam surgir os descompassos, tendo em vista que o Estado costuma cumprimentar o próximo com o chapéu alheio, gerando, assim, os conflitos de interesse.”

De acordo com Marco Aurélio, a concessão se faz mediante um documento, que deve ser elaborado de forma clara, com visão prognóstica, quanto ao que possa

ou não acontecer no futuro. “É preciso colocar no papel tanto as prestações devidas como a contrapartida, de modo que a prestadora tenha vantagens e não só desembolso. Deve haver um equilíbrio entre os ônus decorrentes da concessão para a concessionária e as tarifas a serem fixadas. Esse é um problema eterno do setor!”

Para o ministro, o ideal para afastar pendências e desconpassos que deságuam no Judiciário é a previsão de certos aspectos e que – no caso de surgirem novidades – elas sejam consideradas bilateralmente, ou seja, pela concessionária e pelo poder concedente.

Com relação às gratuidades, Marco Aurélio enfatizou que elas precisam ser consideradas e devem estar previstas na própria legislação, como no caso dos idosos e dos alunos da rede pública. “Se houver a inserção de uma nova gratuidade, deverá haver equilíbrio de direitos e obrigações, considerando o contrato firmado.” Entretanto, ressaltou que no Brasil há um hiato muito grande entre o formal (le-

gislação) e a realidade. “Às vezes temos leis apenas para inglês ver, como diz um velho ditado da época da escravatura.”

O palestrante ressaltou, ainda, que tudo que implique ônus, estranho à proposta inicial, deve ser objeto de deliberação e de alteração do contrato primitivo, visando à prestação de bons serviços.

Finalizando, destacou que o contrato de concessão deve encerrar sempre um equilíbrio entre despesas e receitas e, quando houver quebra, é preciso se sentar à mesa e encontrar uma solução que afaste esse desequilíbrio. “Gratuidade extra deve ser compensada!”, ressaltou.

“Gratuidade extra deve ser compensada!”

CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

Os participantes do 22º Congresso também tiveram a oportunidade de conhecer um pouco mais sobre o **Despoluir – Programa Ambiental do Transporte**. Disponibilizado – gratuitamente – pela FETPESP às empresas de transporte de passageiros, é composto de inspeções veiculares, além de palestras realizadas nas próprias garagens, visando à conscientização dos profissionais.

Na entrada do auditório do Hotel Villa Rosa, foi colocado um banner com os dados referentes às aferições feitas no ano passado e uma viatura do Despoluir ficou estacionada no local durante todo o evento. Um técnico do Programa também esteve à disposição para esclarecimentos aos interessados.

O Despoluir, considerado o maior programa de controle de emissões veiculares no território nacional, vistoriou somente em 2016, em São Paulo, mais de 4.500 ônibus, em 70 cidades. 🚗



22º CONGRESSO

REUNIU PROFISSIONAIS DE TODO O PAÍS



