



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

EXMO SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA ___ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DA CAPITAL - RJ.

A COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, órgão vinculado à Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, CNPJ nº 30.449.862/0001-67, especialmente constituída para defesa dos interesses e direitos dos consumidores, estabelecida na Rua da Ajuda, n.º 5, 27º andar, Centro, Rio de Janeiro - RJ, CEP.: 20.040-000, por intermédio do seu procurador *in fine* assinado (**doc. 01**), vem perante V. Exa., com fulcro na CRFB/1988 c/c a Lei n.º 8.078/90, respeitosamente propor a presente:

AÇÃO COLETIVA DE CONSUMO
COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA

em face da **SUPERVIA CONCESSIONÁRIA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS S.A.**, concessionária de serviço público, inscrita no CNPJ sob o n.º 02.735.385/0001-60, estabelecida à Rua América, 210, Santo Cristo, Rio de Janeiro, RJ, CEP: 20220-590; e **AGETRANSP - AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E METROVIÁRIOS E DE RODOVIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, inscrita no CNPJ sob o n.º 07.461.145/0001-39, estabelecida à Av. Presidente Vargas, 1.100, Andar: 12/13 – Centro – Rio de Janeiro, RJ, CEP: 20.071-002, pelas razões fáticas e jurídicas que expõe a seguir:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

I - PRELIMINAR

I.i - DA LEGITIMIDADE ATIVA DA AUTORA

Dispõe o artigo 82, III, do CDC que “para fins do art. 81, parágrafo único, são legitimados concorrentemente” “as entidades e órgãos da administração pública, direta ou indireta, ainda que sem personalidade jurídica, especificamente destinados à defesa dos interesses e direitos” dos consumidores.

A autora é uma comissão permanente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (arts. 109, da Constituição do Estado do Rio de Janeiro, e 25, parágrafo único, XXI, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro), sem personalidade jurídica, especificamente destinada, de forma ampla, à defesa dos direitos e interesses do consumidor (art. 26, § 19, alíneas “a” a “c”, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro), e de forma específica, à defesa dos direitos e interesses do consumidor através de ações judiciais coletivas de consumo (art. 26, § 19, alínea “d”, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro).

Há anos a questão preliminar referente à legitimidade da autora para propor Ação Coletiva em benefício dos consumidores já foi solucionada pelo E. Superior Tribunal de Justiça, veja-se:

PROCESSUAL CIVIL. DIREITO DO CONSUMIDOR. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA DE ÔNIBUS REALIZADA PELA FETRANSPORTE - RIOCARD. ARTS. 81 E 82 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. LEGITIMAÇÃO ATIVA DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. INTERPRETAÇÃO DAS NORMAS QUE REGEM A AÇÃO CIVIL PÚBLICA.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

1. Cinge-se a controvérsia à legitimidade da Comissão de Defesa do Consumidor da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro para propor Ação Civil Pública visando a obrigar os associados da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro - Fetranspor a informar o saldo do Riocard (sistema de bilhetagem eletrônica de ônibus) sobre cada débito realizado no respectivo cartão.

2. O CDC conferiu legitimação para ajuizamento de demandas coletivas, inclusive para a tutela de interesses individuais homogêneos, às "entidades e órgãos da Administração Pública, direta ou indireta, ainda que sem personalidade jurídica, especificamente destinados a defesa dos interesses e direitos" do consumidor (art.82, III).

3. As normas que regem a Ação Civil Pública - símbolo maior do modelo democrático, coletivo, eficiente e eficaz do acesso à Justiça, na sua concepção pós-moderna - convidam à ampliação judicial, jamais à restrição, do rol de sujeitos legitimados para a sua propositura. O Juiz, na dúvida, decidirá em favor do acesso à Justiça, pois a negação da legitimação para agir demanda vocalização inequívoca do legislador.

4.A recorrente - Comissão de Defesa do Consumidor da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - é entidade ou órgão técnico vinculado ao Poder Legislativo Estadual com competência, expressa e específica, para atuar na tutela do consumidor, integrando o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor.

5. A previsão normativa para ajuizar demandas coletivas na hipótese dos autos foi inserida, em fevereiro de 2006, no art. 26, § 49, "d", do Regimento Interno da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, reforma (diga-se, de passagem, desnecessária) realizada rigorosamente para expressar tal possibilidade.

6. Na apreciação da legitimação para a proposição de ações coletivas, não se deve entender restritivamente a expressão "Administração Pública", referida no art. 82, III, do CDC. Para o intérprete da lei, como o STJ, importa apenas indagar se o órgão em questão exerce, com base em autorização

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

legal, função administrativa e, por meio dela, a defesa do consumidor, de modo análogo ou semelhante ao Procon.

7. Recurso Especial provido para reconhecer a legitimidade da Comissão de Defesa do Consumidor da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro para a propositura de demanda coletiva visando à defesa do consumidor (grifou-se)

(REsp 1075392/RJ, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, Rel. p/ Acórdão Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 15/12/2009, DJe 04/05/2011)

Portanto, não há dúvidas quanto à legitimidade da CODECON-ALERJ para propor Ação Civil Pública sobre o tema em comento.

I.ii - DA APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

A definição legal de *fornecedor*, no mercado de consumo, nos é dada pelo art. 3º *caput*, da Lei 8.078/90:

Art. 3º. Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

Vê-se então que na conceituação do *protagonista* do fornecimento de consumo, segundo FILOMENO, preterindo expressões como “industrial”, “comerciante”, “banqueiro”, “segurador”, “importador”, o Código preferiu o emprego da expressão **fornecedor**, mais abrangente, para alcançar todos os que atuam na “cadeia” da relação consumerista:

“Ou seja, e em suma, o protagonista das sobreditas ‘relações de consumo’ responsável pela colocação de produtos e serviços à disposição do consumidor.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Assim, para Plácido e Silva, 'fornecedor', derivado do francês *fournir*, *fournisseur*, é todo comerciante ou estabelecimento que abastece ou fornece habitualmente uma casa ou um outro estabelecimento dos gêneros e mercadorias necessárias a seu consumo.

Nesse sentido, por conseguinte, é que são considerados todos quantos propiciem a oferta de produtos e serviços no mercado de consumo, de maneira a atender às necessidades dos consumidores, sendo despidendo indagar-se a que título, sendo relevante, isto sim, a distinção que se deve fazer entre as várias espécies de fornecedor nos casos de responsabilização por danos causados aos consumidores, ou então para que os próprios fornecedores atuem na via regressiva e em cadeia da mesma responsabilização, visto que vital a solidariedade para a obtenção efetiva de proteção que se visa oferecer aos mesmos consumidores.”¹

Por serviço no mercado de consumo deve-se tomar toda atividade que se enquadre na definição do § 2º, do art. 3º, do Código de Defesa do Consumidor:

§ 2º. Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

Como explica RIZZATO NUNES, “O CDC definiu serviço no § 2º do art. 3º e buscou apresentá-lo de forma a mais completa possível. Porém, na mesma linha de princípios por nós já apresentada, é importante lembrar que a enumeração é exemplificativa, realçada pelo uso do pronome ‘qualquer’. Dessa maneira, como bem a lei o diz, serviço é qualquer atividade fornecida ou, melhor dizendo, prestada no mercado de consumo.”²

Essa notável amplitude e alcance da norma positiva é destacada também na autorizada inteligência de CLAUDIA LIMA MARQUES:

“Quanto ao fornecimento de serviços, a definição do art. 3º do CDC foi mais concisa e, portanto, de interpretação mais aberta: menciona apenas o critério de

¹ FILOMENO, José Geraldo Brito, *et al.* Código Brasileiro de Defesa do Consumidor Comentado pelos Autores do Anteprojeto, 9ª ed. São Paulo: Forense, 2007. p. 46/47.

² NUNES, Luis Antônio Rizatto. Curso de Direito do Consumidor, 2ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005. p. 95.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

desenvolver *atividades de prestação de serviços*. Mesmo o § 2º do art. 3º define serviço como 'qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração ...', não especificando se o fornecedor necessita ser um profissional, bastando que esta atividade seja habitual ou reiterada. Segundo a doutrina brasileira, fornecer significa 'prover, abastecer, garantir, dar, ministrar, facilitar, proporcionar' (assim ensina Cavalli, *Leasing – Um exercício de reconstrução tipológica*, p. 185 do original), uma atividade, portanto, independente de quem realmente detém a propriedade dos eventuais bens utilizados para prestar o serviço e seus deveres anexos."³

Não é demais lembrar que a ré, enquanto concessionária de serviço público, se enquadra no conceito de fornecedor do código consumerista vigente, o qual determinou no art. 4º, VII, como Política Nacional de Relação de Consumo, a racionalização e melhoria dos serviços públicos; no art. 6º, X, instituiu ser direito básico do consumidor a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral; por fim, no art. 22, estipulou que os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

A jurisprudência pátria sedimentou o entendimento de que a relação existente entre a concessionária de serviço público e os seus usuários é regida pelo Código de Defesa do Consumidor, vejamos:

SÚMULA TJRJ Nº 254

APLICA-SE O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR À
RELAÇÃO JURÍDICA CONTRAÍDA ENTRE USUÁRIO E
CONCESSIONÁRIA.

Portanto, não há dúvida que a ré se enquadra no conceito de fornecedora e, portanto, se submete às regras previstas no Código de Defesa do Consumidor.

³ MARQUES, Cláudia Lima, *et al.* Comentários ao Código de Defesa do Consumidor, 2ª ed. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2006. p. 113.

II - DOS FATOS

A SuperVia é empresa concessionária de serviço público de transporte de passageiros no estado do Rio de Janeiro, e atua, exclusivamente, no setor ferroviário. A concessionária atende 12 municípios da região metropolitana, e possui uma malha ferroviária de 270 quilômetros dividida em cinco ramais, três extensões e 104 estações, chegando a transportar em 17/08/2016, aproximadamente, 735 mil passageiros⁴.

Constata-se a importância e abrangência do serviço fornecido pela empresa, sendo certo que diariamente milhares de passageiros são transportados por tal concessionária, tornando-a uma das principais fornecedoras do serviço de transporte coletivo de passageiros da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro. Assim, é dever da demandada fornecer um serviço de qualidade e contínuo.

No ano passado foi noticiado à exaustão as constantes interrupções e indisponibilidade dos trens em razão do furto de cabos e equipamentos utilizados pela concessionária, trazendo inúmeros transtornos à população fluminense que necessita desses serviços como meio de locomoção. Tais interrupções e indisponibilidades ocasionaram um verdadeiro colapso no sistema de transporte do Estado.

De acordo com o site G1, somente no ano de 2021, no período de seis meses, 862 viagens operacionalizadas pela Supervia foram suspensas em decorrência dos furtos de cabos de sinalização e energia das estações, deixando 2 milhões de passageiros prejudicados. Ainda de acordo com a reportagem, a concessionária conta atualmente com um efetivo de 137 funcionários da segurança para atuar em 104 estações, o que corresponde a uma média de 01 funcionário para patrulhar e garantir a segurança em cada estação.

<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/09/01/supervia-ja-paralisou-862-viagens-por-furto-de-cabos-em-2021-entenda-o-problema.ghtml>

Em razão destes fatos, a CODECON-ALERJ propôs Ação Civil Pública em face da concessionária, requerendo a adoção das medidas necessárias para assegurar o fornecimento de um serviço adequado, eficiente, seguro e, acima de tudo, contínuo. A ação tramita perante o juízo da 1ª Vara Empresarial, sob o nº 0197778-38.2021.8.19.0001.

⁴ Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos> , acesso em 26 jan de 2022

Ocorre que, no dia 25/01/2022, mais uma vez o serviço fornecido pela empresa foi interrompido, desta vez não em razão dos furtos de cabos da concessionária, mas sim em decorrência de problemas técnicos na “fiação aérea”, deixando milhares de consumidores sem conseguir retornar para as suas residências após um dia cansativo de trabalho. Segundo notícias veiculadas em canais de comunicação de grande circulação, o serviço foi interrompido ocasionando o fechamento da Central do Brasil às 18h. Partidas dos ramais Deodoro, Santa Cruz e Japeri foram interrompidas às 18h10 e só foram retomadas 20h30, horário em que a estação foi reaberta. (ANEXO 01)



Problema em 'rede aérea' da SuperVia fecha a Central do Brasil por mais de 2 horas

Partidas dos ramais Deodoro/Santa Cruz e Japeri foram interrompidas entre 18h10 e 20h30.

Por g1 Rio

25/01/2022 19h24 · Atualizado há 15 horas



Constata-se que as interrupções do serviço fornecido pela SuperVia são constantes e comumente resultam em trens parados, estações lotadas, atrasos na circulação das composições e horas de paralisação no sistema, o que transformar a vida do carioca em um verdadeiro martírio. No dia 26/01/2022, mais uma vez

passageiros foram flagrados caminhando pela via férrea após o trem enguiçar, o que além de gerar transtornos das mais diversas ordens, coloca em risco a integridade física dos passageiros (ANEXO 02)

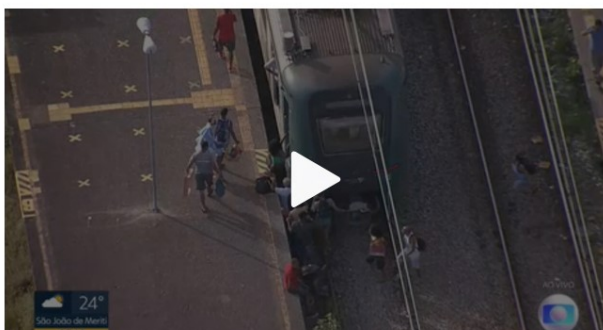
g1

RIO DE JANEIRO

VÍDEO: passageiros da Supervia atravessam trilhos correndo após trem enguiçar

Na noite de terça-feira (25), Central do Brasil ficou duas horas fechada por causa de problema na rede aérea.

Por Edvaldo Dondossola, Pedro Figueiredo e Diego Haidar, Bom Dia Rio
26/01/2022 06h35 · Atualizado há 4 horas



Concomitantemente a estes fatos, a AGETRANSP - AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E METROVIÁRIOS E DE RODOVIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO autorizou um aumento na tarifa dos trens que poderá ser implementado já a partir de fevereiro de 2022. Tal reajuste, na ordem de 18.65%, resulta na prática no aumento do valor da passagem de R\$5,90 (cinco reais e noventa centavos) para R\$ 7,00 (sete reais); um verdadeiro absurdo, tendo em vista a qualidade do serviço fornecido pela concessionária (ANEXO 03).

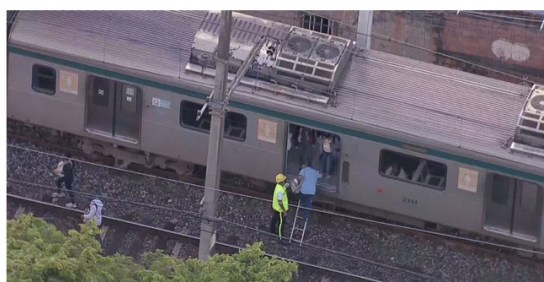
9

Aumento de passagem de trens do RJ para até R\$ 7 é homologado; Nova tarifa entra em vigor no dia de 2 de fevereiro

A SuperVía diz que, entretanto, segue em negociação com o governo do estado para definir o valor.

Por g1 Rio

04/01/2022 14h58 · Atualizado há 3 semanas



A SuperVia transporta diariamente milhares de passageiros das mais diversas classes sociais da região metropolitana do estado, para aqueles que recebem apenas um salário mínimo, o trem sempre foi uma excelente opção para quem necessitar economizar e, conseqüentemente, sobreviver com tão pouco. O reajuste autorizado pela AGETRANSP certamente impacta de forma drástica a vida dos usuários do serviço, muitos deles pessoas hipossuficientes que já vêm sofrendo de forma direta e indireta os impactos da pandemia decorrente do coronavírus, e possibilita que o trabalhador fluminense, que ganha apenas um salário mínimo e que trabalha 20 dias úteis por mês, tenha que despendar 23% do seu salário apenas para conseguir se locomover até o seu trabalho.

Segundo a concessionária, o reajuste é realizado anualmente, com base na inflação medida pelo índice IGP-M, que acumulou nos últimos 12 meses o percentual de 17,78%, o que configura um aumento totalmente desproporcional, sobretudo quando analisamos o serviço que vem sendo prestado, bem como quando

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

comparamos tal aumento com os demais indicadores que medem a inflação do período e o reajuste do salário mínimo, ferindo, portanto, os princípios da modicidade das tarifas e os princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

Conclui-se que a SuperVia, há muito tempo, vem prestando um serviço de péssima qualidade aos usuários, ocasionando constantes interrupções no fornecimento do serviço, e corroborando para a humilhação, desrespeito, e falta de humanidade da própria concessionária para com os usuários, os submetendo diariamente a um transporte de péssima qualidade, e a males que ultrapassam simplesmente o mero aborrecimento, gerando danos materiais, físicos e psíquicos aos usuários que utilizam o serviço prestado pela concessionária. Ademais, o reajuste autorizado pela AGETRANSP não é condizente com o serviço prestado pela concessionária e com os demais indicadores.

Diante destes fatos, não restou alternativa a não ser o ajuizamento da presente ação coletiva de consumo objetivando a prestação de um serviço adequado, eficiente, seguro e contínuo, bem como impedir a aplicação do reajuste tarifário autorizado pela AGETRANSP, de modo a atender aos princípios da modicidade das tarifas, continuidade e eficiência do serviço, bem como aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

III - DOS FUNDAMENTOS

A) DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PASSAGEIROS

Com disciplina legal específica (art. 734 e 735, do C.C.), o contrato de transporte de passageiros adota, em consonância com as teorias contratuais da responsabilidade civil, uma peculiaridade quando em comparação com os contratos de consumo em geral.

Nestes, o legislador, ao adotar a responsabilidade objetiva (art. 14, do CDC), deixou ao fornecedor de produtos e serviços a possibilidade de exonerar-se de responsabilidade pelo fato do produto em três hipóteses. Inexistência de defeito; culpa exclusiva do consumidor e culpa de terceiros (art. 14, § 3º, do CDC). Naqueles (contratos de transporte), criou uma cláusula geral de incolumidade dos passageiros que serve como garantia da qualidade na prestação do serviço.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A importância atribuída ao contrato de transporte de passageiros não surge por um acaso, afinal, nenhum outro contrato (“de consumo”) é potencialmente tão repetitivo quanto o contrato de transporte de passageiros. Como sustentado por Sergio Cavalieri Filho, *“milhões e milhões de pessoas são transportadas diariamente de casa para o trabalho e vice-versa, principalmente nos grandes centros urbanos, gerando um grande número de problemas sociais e jurídicos, alguns deles até insolúveis. Pode-se dizer que o transporte coletivo urbano tornou-se instrumento fundamental para o cumprimento das funções sociais e econômicas do Estado moderno”*.

Dada a importância do contrato, dispôs o legislador do Código Civil (art. 734 e 735) que o *“transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”*.

Como acima afirmado, uma das, senão a principal característica do contrato de transporte de passageiro é a cláusula de incolumidade que nele está ínsita. É da natureza dos contratos de transporte de passageiros a garantia de uma execução livre de falhas. Neste sentido, chega-se mesmo a afirmar na doutrina que o contrato de transporte não é propriamente um contrato de meio ou mesmo um contrato de fim. Mais que isso, é um contrato de garantia.

“Sem dúvida, a característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade que nele está implícita. A obrigação do transportador não é apenas de meio, é não só de resultado, mas também de garantia. Não se obriga ele a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Tem o transportador o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto, como assinalou Vivante, citado por Aguiar Dias. O objeto da obrigação de

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

custódia, prossegue o Mestre, é assegurar o credor contra os riscos contratuais, isto é pôr a cargo do devedor a álea do contrato, salvo, na maioria dos casos, a força maior”. (CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. – 6ª ed. – São Paulo: Malheiros Editores, 2006. pág. 316) (grifos nossos)

A exoneração da responsabilidade ocorre apenas nos casos de fortuito externo. Em outras circunstâncias, responde o transportador não apenas por ter falhado na prestação do serviço, mas, acima de tudo, por não ter garantido o resultado contratado pelo usuário. Sua incolumidade. Assim, gravada por tais características, é possível dizer que a responsabilidade objetiva, hoje amplamente difundida pela aplicação do Código de Defesa do Consumidor, tem sua origem no contrato de transporte.

Tomando por vista tais características, fica fácil concluir que a conduta da ré, ao interromper ou indisponibilizar o serviço prestado à população fluminense, permitindo a formação de filas e aglomeração no interior das estações, durante o período pandêmico, propiciando a disseminação do coronavírus e, conseqüentemente, colocando em risco a saúde dos usuários, além, é claro, dos transtornos propiciados àqueles que necessitam do transporte ferroviário para se deslocar ao trabalho ou retornar para as suas residências após um dia cansativo de trabalho, viola a cláusula de incolumidade e, portanto, a concessionária deve responder pelos danos causados aos consumidores.

B) DOS PRINCÍPIOS E DA GARANTIA CONSTITUCIONAL ENVOLVIDOS

À relação contratual, estabelecida entre a ré e os usuários e os potenciais usuários dos serviços por ela prestados, aplicam-se as normas do CDC, conforme artigos 2º, 3º e 29, CDC.

Às relações de consumo, conforme expressamente previsto em seu artigo 4º, III, CDC, aplica-se o princípio da boa-fé objetiva. Segundo a autora Cláudia Lima Marques, “boa fé objetiva significa, portanto, uma atuação refletida, uma atuação refletindo, pensando no outro, no parceiro contratual,

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

respeitando-o, respeitando seus interesses legítimos, suas expectativas razoáveis, seus direitos, agindo com lealdade, sem abuso, sem obstrução, sem causar lesão ou desvantagem excessiva, cooperando para atingir o bom fim das obrigações: o cumprimento do objetivo contratual e a realização dos interesses das partes”. (*Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. São Paulo: RT, 2002, pp. 181/182)

Antes, porém, de analisar se a forma como a ré vem oferecendo e executando o serviço de transporte coletivo de passageiros é compatível com as exigências do princípio da boa-fé objetiva, convém ressaltar que o tratamento que deve ser dado às partes envolvidas em relações privadas deve obedecer ao que prescreve o artigo 5º, *caput*, CF, ou seja, deve ser dado tratamento igual aos iguais, e desigual aos desiguais na exata medida de suas desigualdades, para que se alcance uma igualdade substancial.

“Dar tratamento isonômico às partes significa tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de suas desigualdades. Igualdade no sentido da garantia constitucional fundamental quer significar isonomia real, substancial e não meramente formal”. (NERY JÚNIOR, Nelson. *Código de processo civil comentado e legislação processual civil extravagante em vigor*. São Paulo: RT, 1997, p. 74)

Ignorar esta garantia fundamental é o mesmo que permitir o arbítrio dos mais “fortes” sobre os mais “fracos”, hipossuficientes, como consumidores, crianças, mulheres, idosos.

“O ordenamento jurídico, que desde a Revolução Francesa, graças ao princípio da igualdade formal, pôde assegurar a todos tratamento indistinto perante a lei, passa a preocupar-se, no direito contemporâneo, com as diferenças que inferiorizam a pessoa, tornando-o vulnerável. Para o hipossuficiente, com efeito, a igualdade formal mostra-se cruel, sendo-lhe motivo de submissão ao domínio da parte preponderante”. (TEPEDINO, Gustavo. *Normas Constitucionais e Direito Civil na Construção Unitária do Ordenamento*, in: *A constitucionalização do direito: fundamentos teóricos e aplicações específicos/ Cláudio Pereira Souza Neto, Daniel Sarmento, coordenadores*. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2007, p. 317)

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O princípio da boa-fé objetiva, segundo a doutrina, possui três funções básicas: 1) fonte de deveres anexos, ou, como preferem alguns autores, deveres laterais ou instrumentais; 2) limitação ao exercício de direitos subjetivos (antes considerados lícitos e agora considerados abusivos) e 3) interpretação da relação contratual (através de uma visão total dessa) para que se alcance “o justo”.

“Efetivamente, o princípio da boa-fé objetiva na formação e na execução das obrigações possui muitas funções na nova teoria contratual; 1) como fonte de deveres especiais de conduta durante o vínculo contratual, os chamados deveres anexos, e 2) como causa limitadora do exercício, antes lícito, hoje abusivo, dos direitos subjetivos e 3) na concreção e interpretação do contrato. A primeira função é uma função criadora (*pflichtenbegründende Funktion*), seja como fonte de novos deveres (*Nebenpflichten*), deveres de conduta anexos aos deveres de prestação contratual, como o dever de informar, de cuidado e de cooperação; seja como fonte de responsabilidade por ato lícito (*Vertrauenshaftung*), ao impor riscos profissionais novos e agora indisponíveis por contrato. A segunda função é uma função limitadora (*Schranken-bzw.Kontrollfunktion*), reduzindo a liberdade de atuação dos parceiros contratuais ao definir algumas condutas e cláusulas como abusivas, seja controlando a transferência dos riscos profissionais e libertando o devedor em face da não razoabilidade de outra conduta (*pflichtenbefreie Vertrauensubstanz*). A terceira é a função interpretadora, pois a melhor linha de interpretação de um contrato ou de uma relação de consumo deve ser a do princípio da boa-fé, o qual permite uma visão total e real do contrato sob exame. Boa-fé é cooperação e respeito, é conduta esperada e leal, tutelada em todas as relações sociais. A proteção da boa-fé e da confiança despertada formam, segundo Couto e Silva, a base do tráfico jurídico, a base de todas as vinculações jurídicas, o princípio máximo das relações contratuais. A boa-fé objetiva e a função social do contrato são, na expressão de Waldírio Bulgarelli, ‘como salvaguardas das injunções do jogo do poder negocial’”. (Marques, Cláudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor. O novo regime das relações contratuais*. São Paulo: RT, 2002, pp. 180/181)

“Por boa-fé se quer significar – segundo a conotação que adveio da interpretação conferida ao § 242 do Código Civil alemão, de larga força expansionista em outros ordenamentos, e, bem assim, daquela que lhe é atribuída nos países da *common law* – modelo de conduta social, arquétipo ou, obrando como obraria um homem reto: como honestidade, lealdade, probidade. Por este modelo objetivo de conduta levam-se em consideração os fatores concretos do caso, tais como *status* pessoal e cultural dos envolvidos, não se admitindo uma aplicação mecânica do *standard*, de tipo meramente subsuntivo”. (Judith Martins Costa. *A Boa-Fé no Direito Privado, sistema e tópica no processo obrigacional*. São Paulo: RT, 2000, p. 411).

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

“Na relação obrigacional a boa-fé exerce múltiplas funções, desde a fase anterior à formação do vínculo, passando pela sua execução, até a fase posterior ao adimplemento da obrigação: interpretação das regras pactuadas (função interpretativa), criação de novas normas de conduta (função integrativa) e limitação dos direitos subjetivos (função de controle contra o abuso de direito). (...)

A função integrativa da boa-fé permite a identificação concreta, em face das peculiaridades próprias de cada relação obrigacional, de novos deveres, além daqueles que nascem diretamente da vontade das partes. Ao lado dos deveres primários de prestação, surgem os deveres secundários ou acidentais da prestação e, até mesmo, deveres laterais ou acessórios de conduta. Enquanto os deveres secundários vinculam-se ao correto cumprimento dos deveres principais (v.g. dever de conservação da coisa até a tradição), os deveres acessórios ligam-se diretamente ao correto processamento da relação obrigacional (v.g. deveres de cooperação, de informação, de sigilo, de cuidado).(...)

Na sua função de controle, limita o exercício de direitos subjetivos, estabelecendo para o credor, ao exercer o seu direito, o dever de ater-se aos limites traçados pela boa-fé, sob pena de uma atuação antijurídica. Evita-se, assim, o abuso de direito em todas as fases da relação jurídica obrigacional, orientando a sua exigibilidade (pretensão) ou o seu exercício coativo (ação)”. (SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. *Responsabilidade civil no código do consumidor e a defesa do fornecedor*. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 59)

Desta forma, a boa-fé objetiva passou a atuar hoje nas relações obrigacionais (contratuais ou extracontratuais) como termômetro da justiça, do equilíbrio e da igualdade material.

C) DA INADEQUADA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO E DO FORTUITO INTERNO

A ré vem exercendo a sua função de forma desidiosa, faltando com o seu dever de eficiência, previsto no art. 175, parágrafo único, IV, da Constituição da República. Afinal, a prestação eficiente dos serviços essenciais pressupõe a respectiva segurança e continuidade, ou seja, a obrigação de prestar aos consumidores/usuários os meios possíveis para que possam usufruir do meio de transporte oferecido pela ré, com qualidade, eficiência e continuidade, como se espera no desempenho da atividade ora considerada.

Nesse sentido: "A Constituição Federal, referindo-se ao regime das empresas concessionárias e permissionárias, deixou registrado que tais particulares colaboradores, a par dos direitos a que farão jus, têm o dever de manter adequado o serviço que executarem, exigindo-lhes, portanto, observância ao princípio da eficiência (art. 175, parágrafo único, IV)" (CARVALHO FILHO. José dos Santos. Obra citada, pág. 242).

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Ademais, o art. 22 do CDC estabelece:

"Art. 22 - Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias, ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, **eficientes**, seguros e, quanto aos essenciais, **contínuos**.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código." (grifos nossos)

Com a evidência da dificuldade que os consumidores estão encontrando para poder usufruir do serviço de transporte ofertado pela ré, torna-se claro que o serviço prestado pela mesma é ineficiente, inadequado e precário, eis que incapaz de corresponder às expectativas criadas no consumidor que o utiliza, caracterizando um vício de qualidade do serviço aludido, nos termos do art. 20 do Código de Defesa do Consumidor.

Mais uma vez os consumidores foram impedidos de utilizar o serviço fornecido pela ré, na noite do dia 25/01/2022, em razão de supostos problemas técnicos na fiação aérea da concessionária. Inúmeros consumidores encontraram os portões da Central do Brasil, uma das principais estações ferroviárias do estado, fechados a partir das 18h, gerando tumulto e aglomeração do lado de fora da estação. Trazendo transtornos das mais diversas ordens aos usuários que, além de não conseguirem chegar às suas residências no horário habitual, tiveram que gastar mais com outros meios de transporte.

Fato é que a interrupção do serviço decorrente de problemas ocasionados nos equipamentos da concessionária é um fortuito interno à atividade desenvolvida pela própria empresa, de modo que a concessionária deve ser responsabilizada pelos danos decorrentes desta falha na prestação do serviço.

D) DA PROTEÇÃO CONTRA PRÁTICAS E CLÁUSULAS ABUSIVAS E DA ONEROSIDADE EXCESSIVA.

O CDC preceitua como direito básico do consumidor, conforme o inciso IV do art. 6º, a proteção contra a publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos e serviços.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

No mesmo sentido, o art. 4º determina que a Política Nacional das Relações de Consumo deve ser concretizada levando em consideração os princípios da harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo, com na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores.

Assim, o reajuste autorizado pela AGETRANSP fere os princípios mencionados, sobretudo quando comparado com o serviço que vem sendo prestado pela SuperVia, que constantemente interrompe o fornecimento do serviço, deixando milhares de usuários sofrendo as consequências destas falhas na prestação do serviço da empresa.

Da mesma forma, é importante ressaltar que o art. 39, V do CDC prevê:

Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;

Tal artigo deve ser integrado com o artigo 51, X do Código de Defesa do Consumidor, que considera nulas as cláusulas que permitam ao fornecedor, direta ou indiretamente, a variação do preço de maneira unilateral, desequilibrando as prestações dos contratantes, em ofensa ao princípio da boa-fé objetiva.

Portanto, o reajuste pretendido pelos réus, no patamar de 18.65%, com base em uma alegada previsão contratual pelo IGPM - acarreta, neste momento, em onerosidade excessiva a ser suportada pelos consumidores, sobretudo se levarmos em consideração a qualidade do serviço fornecido pela concessionária, motivo pelo qual o poder judiciário deve intervir nesta relação jurídica.

E) DA ELEVAÇÃO DA TARIFA DA SUPERVIA E DO PRINCÍPIO DA MODICIDADE DAS TARIFAS

A AGETRANSP autorizou o reajuste da tarifa dos trens da SuperVia, com base no IGPM, permitindo o aumento da passagem de R\$ 5,90 (cinco reais e noventa centavos) para R\$7,00 (sete reais) a partir de fevereiro de 2022,.

Ocorre que o aumento da tarifa no patamar autorizado pela Agência reguladora, no atual cenário econômico, decorrente do período pandêmico que ainda estamos vivenciando se mostra excessivamente oneroso, visto que a população vive um momento de excepcionalidade, o que tem desencadeado grandes problemas sociais e econômicos, com o aumento da taxa de desemprego e, conseqüentemente, impactando na renda familiar da população em geral, especialmente nas camadas mais humildes e aquelas que exercem

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

atividades informais. São essas pessoas que mais dependem do transporte público para se locomoverem, como no caso do transporte ferroviário.

Ademais, conforme relatado, o serviço prestado pela concessionária vem deixando a desejar, sobretudo em razão das constantes interrupções, o que ocasiona problemas das mais diversas ordens aos usuários que, constantemente, são obrigados a buscar outros meios de transporte para chegarem aos seus destinos.

Neste sentido, prescreve o art. 6º, V do CDC:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

Da mesma forma, os art. 478, 479 e 480 do Código Civil permitem a possibilidade de modificação das condições do contrato, em situações extraordinárias, que tornem o cumprimento das obrigações contratuais extremamente oneroso para uma das partes e vantajoso para outra.

No presente caso, a possibilidade de reajuste do valor das tarifas dos trens operados pela SuperVia, no patamar autorizado pela AGETRANSP, mesmo com um serviço precário e com tantas falhas, coloca o consumidor em desvantagem manifestamente excessiva e permite à concessionária prestar um serviço de péssima qualidade, sendo remunerada com um valor que não condiz com a prestação do serviço.

Há de se ressaltar que o legislador pátrio ao instituir o princípio da modicidade tarifária, consagrado no art. 6º, §1º da Lei nº. 8. 987, de 1995, determinou como pressuposto de serviço adequado, que a tarifa cobrada seja módica, garantindo o serviço acessível a todos os usuários. Evidencia-se, portanto, que tal princípio foi violado ao ser autorizado pela AGETRANSP um reajuste no patamar que será aplicado, mesmo com tantas falhas na prestação do serviço pela concessionária.

Portanto, se faz necessária a intervenção estatal de modo a impedir a aplicação do reajuste autorizado pela AGETRANSP diante das constantes falhas na prestação do serviço fornecido pela concessionária, bem como em razão da situação econômica vivenciada pelos usuários, decorrente da pandemia do COVID-19.

F) DOS DANOS INDIVIDUAIS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

É inegável que a falha na prestação do serviço da SuperVia ocasiona danos de ordem moral e material ao consumidor, decorrentes da falta da eficaz e adequada prestação de tal atividade, no quesito eficiência, qualidade e continuidade, eis que, a interrupção do fornecimento do serviço, por duas horas, no dia 25/01/2022, em razão problemas técnicos na fiação aérea da concessionária decorre da falta de investimento em manutenção.

Tal circunstância configura verdadeiro fato do serviço, a teor do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, *verbis*:

"Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

- I - o modo de seu fornecimento;
- II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
- III - a época em que foi fornecido."

No que se refere ao dano material, é um absurdo que os passageiros que pagaram pelas passagens, mas não tiveram o serviço efetivamente prestado não sejam restituídos, caso desistam de permanecer nas plataformas aguardando o retorno do funcionamento normal das composições. Do mesmo modo, aqueles que tiveram que utilizar outros meios de transporte, possivelmente mais caro que a passagem de trem, devem ser indenizados.

Quanto ao dano moral, é inegável que os transtornos aos quais os passageiros foram submetidos, sobretudo em razão das aglomerações nas plataformas, filas intermináveis, impossibilidade de retornarem para casa após um dia de trabalho, dentre outros fatores, demonstram a necessidade dos usuários serem indenizados pelos danos morais sofridos.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Do mesmo modo, no que se refere ao reajuste autorizado pela AGETRANSP, caso entre em vigor será capaz de gerar evidentes danos e prejuízos a os consumidores, sobretudo por serem cobrados por valores acima do realmente justo, podendo os réus serem condenados à devolução dos valores cobrados a maior.

A SuperVia deve, portanto, ser condenada a ressarcir os consumidores - considerados em caráter individual e também coletivo - pelos danos, materiais e morais que vem causando com a sua conduta ineficiente, eis que até o momento não garante aos usuários/consumidores a qualidade necessária na execução do serviço, bem como, em conjunto com os demais réus, ser compelida a restituir o valor eventualmente cobrado a maior caso o reajuste desproporcional seja aplicado.

G) EXISTÊNCIA DE DANOS MORAIS E MATERIAIS COLETIVOS

É evidente a caracterização do dano moral coletivo, além do dano material, pois todo o conjunto de consumidores do serviço de transporte prestado pela SuperVia vem sendo vítima da ineficiência da mesma, seja pelas constantes interrupções e indisponibilidade do serviço, seja pelo fato de submeterem os usuários à filas intermináveis e aglomerações no período pandêmico, ou seja, transtornos e frustrações causados pelo pouco caso da ré em investir em melhorias dos equipamentos. Ademais a abusividade no reajuste da tarifa da SuperVia, conforme todo conjunto probatório acostado aos autos, viola o Código de Defesa do Consumidor. É necessário, pois, que o ordenamento jurídico crie sanções a essa atitude, a par da cessação da prática, sendo esta a função do dano moral coletivo.

É importante frisar, com relação ao dano moral coletivo, a sua previsão expressa no nosso ordenamento jurídico nos art. 6º, VI e VII do CDC.

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

VI - a efetiva proteção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos, com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos; (grifo nosso).

No mesmo sentido, o art. 1º da Lei nº. 7.347/85:

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (grifou-se).

I - ao meio ambiente;

II - ao consumidor;

III - a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo;

V - por infração da ordem econômica e da economia popular;

VI - à ordem urbanística.

Conforme afirma Leonardo Roscoe Bessa, em artigo dedicado especificamente ao tema, "*além de condenação pelos danos materiais causados ao meio ambiente, consumidor ou a qualquer outro interesse difuso ou coletivo, destacou, a nova redação do art. 1º, a responsabilidade por dano moral em decorrência de violação de tais direitos, tudo com o propósito de conferir-lhes proteção diferenciada*".⁵

A concepção do dano moral coletivo, como bem afirma o autor, não pode estar mais presa ao modelo teórico da responsabilidade civil privada, de relações intersubjetivas unipessoais. Vemos, nesse assunto, uma nova gama de direitos, difusos e coletivos, necessitando-se, pois, de uma nova forma de sua tutela. E essa nova proteção, com base no art. 5º, inciso XXXV da Constituição da República, sobressai, sobretudo, no aspecto preventivo da lesão. Por isso, são cogentes meios idôneos a punir o comportamento que ofenda (ou ameace) direitos transindividuais.

Trata ainda, o mesmo autor, "*em face da exagerada simplicidade com que o tema foi tratado legalmente, a par da ausência de modelo teórico próprio e sedimentado para atender aos conflitos transindividuais, faz-se*

⁵ BESSA, Leonardo Roscoe. Dano moral coletivo. In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

*necessário construir soluções que vão se utilizar, a um só tempo, de algumas noções extraídas da responsabilidade civil, bem como de perspectiva própria do direito penal*⁶.

Desta forma, diante dessas premissas, vemos que a função do dano moral coletivo é homenagear os princípios da prevenção e precaução, com o intuito de propiciar uma tutela mais efetiva aos direitos difusos e coletivos, como no caso em tela. Nesse aspecto, a disciplina do dano moral coletivo se aproxima do direito penal, especificamente de sua finalidade preventiva, ou seja, de prevenir nova lesão a direitos metaindividuais.

Ainda sobre o tema, menciona Leonardo Roscoe Bessa que "*como reforço de argumento para conclusão relativa ao caráter punitivo do dano moral coletivo, é importante ressaltar a aceitação da sua função punitiva até mesmo nas relações privadas individuais*".⁷

Isso porque o caráter punitivo do dano moral sempre esteve presente, até mesmo nas relações de cunho privado e intersubjetivas. É o que se vislumbra da fixação de astreintes e de cláusula penal compensatória, a qual tem o objetivo de pré-liquidação das perdas e danos e de coerção ao cumprimento da obrigação. Outrossim, a função punitiva do dano moral individual é amplamente aceita na doutrina e na jurisprudência. Tem-se, portanto, um caráter dúplice do dano moral: indenizatório e punitivo. E o mesmo se aplica, nessa esteira, ao dano moral coletivo.

Em síntese, utilizando novamente do brilhante artigo produzido por Leonardo Roscoe Bessa, "*a dor psíquica ou, de modo mais genérico, a afetação da integridade psicofísica da pessoa ou da coletividade não é pressuposto para caracterização do dano moral coletivo. Não há que se falar nem mesmo em sentimento de desapareço e de perda de valores essenciais que afetam negativamente toda uma coletividade*" (André Carvalho Ramos) "*diminuição da estima, inflingidos e apreendidos em dimensão coletiva*" ou "*modificação desvaliosa do espírito coletivo*" (Xisto Tiago). Embora a afetação negativa do estado anímico (individual ou coletivo) possa ocorrer, em face dos mais diversos meios de ofensa a direitos difusos e coletivos, a configuração do denominado dano moral coletivo é absolutamente independente desse pressuposto⁸.

² Leonardo Roscoe. Dano moral coletivo. In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

⁷ Dano moral coletivo. In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

⁸. Dano moral coletivo. In Revista de Direito do Consumidor nº 59/2006.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Resta demonstrado portanto, que o dano moral coletivo tem uma função punitiva em virtude da violação de direitos difusos e coletivos, sendo devidos, de forma clara, no caso em apreço.

Os fatos narrados são ofensivos a toda a coletividade e põem em risco especialmente a grande massa de usuários da SuperVia. É necessário, pois, que o ordenamento jurídico crie sanções suficientes para fazer cessar as atitudes das rés, no que diz respeito, especificamente, à inadequada prestação do serviço público de transporte de passageiros, bem como a aplicação de reajuste desarrazoado ao valor das passagens de trem operados pela SuperVia.

Nesse sentido a jurisprudência do TJ-RJ, com o reconhecimento do dano moral coletivo:

2008.001.08246 - APELAÇÃO, DES. JOSE CARLOS PAES - Julgamento: 13/08/2008 - DÉCIMA QUARTA CÂMARA CIVEL

AGRAVO INOMINADO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO MORAL COLETIVO.1. A alegação da ocorrência de cerceamento de defesa não prospera, visto que, conforme expresso na sentença, basta a verificação da documentação acostada para que o Juízo possa aferir se houve violação ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor, não dependendo, portanto, de conhecimento técnico para tal. Assim, a hipótese se enquadra no art. 420, parágrafo único, I, do CPC.2. O argumento de que nas promoções realizadas não havia qualquer condição de consumo dos minutos do plano de franquia é facilmente afastado, diante de suas próprias alegações de que as publicidades ofertadas fo-ram claras em informar que dependia do consumo dos minutos da franquia.3. Da mesma forma, as afirmativas de que informou expressamente em seu material publicitário que a tarifa promocional somente seria válida após o consumo da franquia e do pacote principal não merecem amparo, uma que dispostas de forma difícil de ler, em letras miúdas, que não chamam a atenção do consumidor, dificulta-lhe a leitura. 4. **O dano moral coletivo é direito básico do consumidor.** Art. 6º, VI, da lei 8078/90. Precedentes do STJ, TJ/MG e TJ/RS.5. Todavia, não há de se falar em

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

condenação da ré em honorários ao Ministério Público. Precedente do STJ.6.
Negado provimento ao recurso. (grifo nosso).

H) OS PRESSUPOSTOS PARA O DEFERIMENTO DA LIMINAR

PRESENTES AINDA OS PRESSUPOSTOS PARA O DEFERIMENTO DE LIMINAR, quais sejam, o fumus boni iuris e o periculum in mora.

O fumus boni iuris encontra-se configurado pela demonstração de lesão ao direito dos consumidores, consistente no reajuste abusivo da tarifa do transporte de trem urbano em período pandêmico, com o fornecimento do serviço de maneira precária, sobretudo em razão das constantes interrupções, gerando prejuízo aos usuários.

O periculum in mora se prende à circunstância de que a demora na prestação jurisdicional aumenta a sensação de impunidade, desrespeito aos usuários, cidadãos, estrangeiros, enfim, às pessoas que precisam ou desejam utilizar o meio de transporte, seja para trabalho ou lazer, ocasionando aos consumidores danos irreparáveis ou de difícil reparação. Ademais, tendo em vista que o reajuste abusivo autorizado pela AGETRANSP pode ser implementado a partir de Fevereiro/2022 e que o trânsito em julgado da decisão de mérito pode levar anos, se faz necessária a intervenção estatal para que os usuários não sejam submetidos a um reajuste desproporcional e contraditório à qualidade do serviço prestado.

I) DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

O art. 6, VIII do CDC dispõe que é direito básico do consumidor “a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências”.

Neste sentido, é inegável que as alegações da autora são verossímeis e que a demandante, assim como os consumidores representados por ela nesta ACP, é hipossuficiente técnica e econômica frente às demandadas, motivo pelo qual se faz necessária a inversão do ônus da prova.

IV) DO PEDIDO LIMINAR

Ante o exposto a COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO requer LIMINARMENTE E SEM A OITIVA DA PARTE CONTRÁRIA que seja determinado initio litis:

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

- 1) A AGETRANSP seja compelida a adequar o percentual do reajuste tarifário autorizado para as passagens de trens operados pela SuperVia a partir de fevereiro de 2022, aplicando índice inferior ao IGP-M, de modo a compatibilizar o aumento das passagens com a atual qualidade do serviço prestado pela SuperVia, bem como levando em consideração o impacto financeiro que o referido reajuste pode causar ao usuário/consumidor, sobretudo neste momento pandêmico.
- 2) A SuperVia suspenda a aplicação do reajuste tarifário autorizado pela AGETRANSP, a ser aplicado a partir de fevereiro/2022, para as passagens de trens operados pela SuperVia, até que um novo reajuste, inferior ao IGP-M, seja autorizado pela agência reguladora;
- 3) A SuperVia seja compelida a devolver o valor das passagens aos usuários que ingressaram nas estações, porém, em razão da interrupção ou indisponibilidade do serviço, no dia 25/01/22, desistiram ou foram impedidos de prosseguir viagem;

Entretanto, para que a medida possa surtir os efeitos desejados (caso seja concedida), e assim evitar mais danos aos consumidores, necessário se faz a fixação de multa, em valor suficiente para que as rés sintam-se desencorajada a descumprir a ordem judicial, conforme previsto nos artigos 461, § 1º, do CPC, e 84, § 4º, do CDC.

V) DOS PEDIDOS PRINCIPAIS

Pelo acima exposto, requer:

- 1 – a citação das rés para querendo responder a presente, sob pena de sofrer as sanções legais pertinentes;
- 2 – a confirmação da MEDIDA LIMINAR, inaudita altera pars, de modo que se torne definitiva a condenação.
- 3 – A AGETRANSP seja compelida, em definitivo, a adequar o percentual do reajuste tarifário autorizado para as passagens de trens operados pela SuperVia a partir de fevereiro de 2022, aplicando índice inferior ao IGP-M, de modo a compatibilizar o aumento das passagens com a atual qualidade do serviço prestado pela SuperVia, bem como levando em consideração o impacto financeiro que o referido reajuste pode causar ao usuário/consumidor, sobretudo neste momento pandêmico, sob pena de multa diária a ser instituída por este juízo.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

4 - A SuperVia suspenda, em definitivo, a aplicação do reajuste tarifário autorizado pela AGETRANSP, a ser aplicado a partir de fevereiro/2022, para as passagens de trens operados pela SuperVia, até que um novo reajuste, inferior ao IGP-M, seja autorizado pela agência reguladora

5 - A SuperVia seja compelida a devolver, em definitivo, o valor das passagens aos usuários que ingressaram nas estações, porém, em razão da interrupção ou indisponibilidade do serviço, no dia 25/01/22, desistiram ou foram impedidos de prosseguir viagem

6 - sejam as rés condenadas a indenizar, de forma ampla e completa, os DANOS MORAIS E MATERIAIS causados aos consumidores individualmente considerados, em razão das interrupção do serviço da Supervia no dia 25/01/22, bem como em decorrência de possível incidência da nova tarifa autorizada pela AGETRANSP, a ser apurado em liquidação

5 – sejam as rés condenadas a pagar indenização, no importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a título de danos morais coletivos, em favor de Fundo Especial de Apoio a Programas de Proteção e Defesa do Consumidor - FEPROCON, em consonância ao disposto no inciso II do art. 24 do Decreto nº 861, de 09/07/93, que regulamentou a Lei nº 8078, de 11 de setembro de 1990, alterada pela Lei nº 8656, de 21 de maio de 1993, em prazo a ser estabelecido por V. Exa.;

6 – a inversão do ônus da prova nos termos da fundamentação supra;

7 – a publicação do edital em órgão oficial, conforme previsto no artigo 94 da Lei n. 8.078/90; bem como a condenação da ré na obrigação de publicar, às suas custas, em dois jornais de grande circulação desta Capital, bem como em seu sítio virtual na internet em seu respectivo endereço, em quatro dias intercalados, sem exclusão do domingo, em tamanho mínimo de 20 cm x 20 cm, a parte dispositiva de eventual procedência, para que os consumidores dela tomem ciência, oportunizando, assim, a efetiva proteção de direitos lesados;

8 - a intimação do Ministério Público;

9 – a condenação da Ré ao pagamento das custas e despesas processuais, bem como, na cobrança de honorários advocatícios em decorrência da sucumbência, devendo o respectivo valor da condenação ser depositado no fundo da ALERJ (Banco: Itaú – Agência: 5673; Conta Corrente: 00643-2; CNPJ: 14.751.813/0001-28);

10 – a dispensa do pagamento de custas, emolumentos e outros encargos ou despesas, pela autora, conforme art. 18 da Lei de Ação Civil Pública e o art. 87 do Código de Defesa do Consumidor;

VI – DA AUDIÊNCIA DE CONCILIAÇÃO

O autor opta pela não realização de audiência de conciliação, conforme artigo 319, VII, do Código de Processo Civil.

VII - DA AUDIÊNCIA DE MEDIAÇÃO

O autor opta pela não realização de audiência de mediação, conforme artigo 319, VII, do Código de Processo Civil, pois restam evidenciadas as irregularidades perpetradas pela ré, de modo que a mediação se constituirá em um ato infrutífero. Ademais, considerando a sistemática da ação civil pública e o fato da CODECON-ALERJ ser um ente público, há que se observar a publicidade dos atos estatais, o que afasta a possibilidade de resolução do conflito por meio da mediação, já que neste ato vigora o princípio da confidencialidade.

VIII - DAS PROVAS

Requer pela produção de todas as provas admissíveis em direito.

IX - DO VALOR DA CAUSA

Dá-se a esta causa, por força do disposto no art. 291 do Código de Processo Civil e para efeitos meramente fiscais, o valor de R\$1.000,00 (mil reais).

Nestes termos,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 2022.

Plínio Lacerda Martins
OAB/RJ nº 056.244

Jeferson Queiroz dos Santos
OAB/RJ nº 206.131