

## TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS E MOBILIDADE URBANA: DESAFIO DO DIREITO DO CONSUMIDOR NO SÉCULO XXI

Collective passenger transport and urban mobility: the challenge of consumer rights in  
the twenty-first century

Revista de Direito do Consumidor | vol. 100/2015 | p. 61 - 89 | Jul - Ago / 2015  
DTR\2015\13084

Bruno Miragem

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.  
Presidente Nacional do Instituto Brasileiro de Política e Direito do Consumidor -  
Brasilcon. Advogado. bmiragem@uol.com.br

Área do Direito: Consumidor

Resumo: Este artigo examina a aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos  
serviços de transporte coletivo urbano de passageiros e suas consequências.

Palavras-chave: Transporte público - Direito do consumidor - Mobilidade urbana.

Abstract: This article examines the application of the Consumer Protection Code to urban  
public transport services of passengers and their consequences.

Keywords: Public transport - Consumer law - Urban mobility.

Sumário:

- 1. Introdução<sup>1</sup> - 2. A disciplina legal do transporte coletivo urbano de passageiros e o  
direito do consumidor - 3. Efeitos da aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao  
transporte coletivo urbano - 4. Considerações finais

Recebido em: 13.08.2015

Publicado por convite

### 1. Introdução

Conforme já se mencionou em estudo monográfico,<sup>2</sup> o contrato de transporte é, no domínio do direito dos contratos, um dos que vem merecendo maior desenvolvimento prático. E ao mesmo tempo, passa a exigir maior atenção do direito positivo e da jurisprudência, em face de sua crescente importância social e econômica. Pelo transporte se incrementou a circulação da riqueza e tornou-se possível uma maior divisão do trabalho, facilitando a produção e comercialização de bens,<sup>3</sup> assim como a circulação de pessoas. Mais recentemente, o fenômeno da globalização, e seu desenvolvimento a partir do final do século passado, tem sua sede na facilitação do acesso à informação e dos transportes de pessoas e coisas, com maior velocidade e segurança, tendo como origem e destino praticamente todos os lugares do planeta.

A tendência de aproximação entre os diversos povos materializa-se na maior liberdade da circulação de pessoas e coisas. No século XIX, o exame do contrato de transporte desenvolveu-se sobretudo pela perspectiva do direito comercial.<sup>4</sup> O século XX foi designado por Rodière como o século dos transportes.<sup>5</sup> O desenvolvimento econômico das nações tem sua sede no comércio internacional, ambos os fenômenos intrinsecamente ligados ao transporte.<sup>6</sup>

No âmbito da cidade, transformações na estrutura demográfica relevantes, novos estilos de vida, reestruturação do trabalho e da vida social, surgimento de novas exigências sociais em relação à formulação de políticas públicas, implicam em sensíveis transformações da sociedade contemporânea. Neste cenário, a comunicação e suas novas tecnologias e o transporte são os mais visíveis da moderna economia em rede.<sup>7</sup>



No Brasil, a questão do transporte urbano é especialmente sensível. A rigor, a ausência de planejamento urbano – especialmente viário – e o aumento significativo da população urbana nas últimas décadas – bem como o incentivo à aquisição de automóveis de uso individual, tradicional instrumento de política econômica de estímulo ao consumo – trouxeram sensíveis desafios para a mobilidade urbana<sup>8</sup> e, neste contexto, do transporte coletivo urbano.

Note-se, neste particular que mesmo a liberdade fundamental de locomoção (liberdade de ir e vir), uma das clássicas liberdades modernas assentadas já na Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão de 1789, tem sua realização prática, nos dias atuais, em parte associada aos meios de transporte que a viabilizem, ostentando protagonismo, neste aspecto, o transporte coletivo urbano de passageiros.<sup>9</sup>

Recentemente, em 2013, expressivas manifestações populares foram deflagradas em diversas cidades brasileiras, sustentando, dentre outras reivindicações, a melhoria dos serviços públicos, e em especial do serviço de transporte coletivo urbano. A repercussão destas manifestações teve por resultado romper a invisibilidade social sobre os graves problemas de qualidade e adequação deste serviço público, decorrentes, em parte, de deficiências regulatórias históricas por parte do Estado brasileiro.

Da mesma forma, despertou atenção também para a necessária aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, considerando suas características e oferta no mercado de consumo, de modo a acrescentar aos direitos reconhecidos aos cidadãos, em vista da prestação de serviço público, também aqueles assegurados pelas normas de proteção do consumidor.

O presente estudo tem por objetivo examinar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao serviço público de transporte coletivo urbano, em especial quanto aos seus efeitos em relação ao atendimento do dever geral de qualidade e as consequências da eventual violação deste dever. Para tanto, examina-se em uma primeira parte, as características do serviço e as condições de aplicação do CDC aos contratos que dele resultam. Em uma segunda parte, examinam-se então os efeitos da aplicação do CDC, tanto aqueles já definidos pela doutrina e jurisprudência, quanto outros reconhecidos como possíveis, considerando a extensão do dever geral de qualidade e sua exigibilidade no plano individual e coletivo.

## 2. A disciplina legal do transporte coletivo urbano de passageiros e o direito do consumidor

A disciplina legal do transporte coletivo urbano de passageiros no direito brasileiro observa certa complexidade. A Constituição da República, em seu art. 30, V, confere aos municípios a competência para “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”. Esta competência, todavia, não é livremente exercida pelo município, considerando especialmente a competência privativa da União para legislar sobre “diretrizes da política nacional de transportes” (art. 22, IX, da CF), bem como sobre “trânsito e transporte” (art. 22, XI, da CF).

Em razão disso, incide sobre o transporte coletivo urbano de passageiros, a Lei Federal 12.587, de 03.01.2012, que estabelece diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta define transporte urbano como “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana” (art. 4.º, I). Da mesma forma, classifica os modos de transporte como motorizados e não motorizados, e os serviços de transporte urbano, respectivamente, como de passageiros ou de cargas; coletivos e individual; público ou privado (art. 3.º, §§ 1.º e 2.º).

Define ainda, como diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana: “I – integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação,



saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e VII – integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional” (art. 6.º da Lei 12.587/2012).

Dentre os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, de sua vez, são relacionados: “I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.”

O advento da Constituição da República de 1988 teve o condão de impor expressivas modificações no regime até então consolidado, de prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, ademais pela exigência inafastável de que a contratação dos permissionários ou concessionários dos serviços se dê mediante prévia licitação pública. Neste sentido, define o art. 175 da CF: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.”<sup>10</sup> Incidirá sobre eles, portanto, também o disposto na Lei 8.987, de 13.02.1995 – Lei de Concessões e Permissões de Serviços Públicos.

O limite à autonomia privada das partes que resulta do regime jurídico-administrativo do serviço de transporte qualificado como serviço público, impõe-se mesmo ao mútuo acordo entre transportador e aquele que o contrata, em relação a aspectos do conteúdo do ajuste fixados com a interveniência ou determinação do Estado. Presume-se, neste caso, que o conteúdo da intervenção estatal visa à proteção do interesse coletivo. Daí porque será o caso do regime tarifário no transporte coletivo de passageiros, que ao limitar a autonomia privada das partes, impede, igualmente, cobrança de valor a menor do que fixado pelo órgão competente, sob pena de concorrência predatória e desleal.<sup>11</sup> Da mesma forma, quando revestido da qualidade de serviço público, submete-se o transporte ao exercício do poder de polícia administrativo quanto a condições legais e regulamentares de execução e/ou fruição do serviço.<sup>12</sup>

Tratar-se o transporte coletivo de passageiros, por expressa disposição constitucional, de serviço público essencial. Isso implica ostentar as características do serviço público, definindo a opção do Estado brasileiro em prover a atividade,<sup>13</sup> segundo um regime jurídico especial, ao qual a melhor doutrina oscila entre o reconhecimento de regime próprio de direito público, “mediante prerrogativas de supremacia e restrições especiais – instituído em favor dos interesses definidos como público no sistema normativo”,<sup>14</sup> ou ainda sob regime híbrido, admitindo-se a prestação do serviço também sob o regime de direito privado quando estabelecido em lei.<sup>15</sup> O traço de essencialidade, reconhece seu caráter necessário, impondo especialmente o dever de continuidade.

No caso do transporte coletivo urbano de passageiros, em geral se trata de transporte realizado pela via terrestre, sob organização dos municípios, embora possa ser identificada também a atuação dos Estados quando se trate de transporte intermunicipal em regiões metropolitanas. Incidem, neste sentido, leis municipais de organização do sistema, associadas a leis federais que definem as diretrizes do transporte e mobilidade urbana, eventualmente leis estaduais relativas a áreas metropolitanas, e a legislação que incide sobre os contratos celebrados e seus efeitos, notadamente as disposições sobre contrato de transporte estabelecidas pelo Código Civil (arts. 730-756), e suas



regras sobre a responsabilidade do transportador. Daí a importância de se verificar a existência das condições e respectivos efeitos da incidência também do Código de Defesa do Consumidor às relações entre os passageiros e as empresas concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo urbano.

## 2.1 O contrato de transporte coletivo urbano de passageiros como contrato de consumo

O contrato de transporte caracteriza-se pela possibilidade de ostentar distintas qualificações. Com sua disciplina básica prevista no Código Civil, pode ser qualificado como espécie de contrato empresarial – especialmente quando se trate do transporte de coisas, destinado a incrementar a atividade empresarial dos agentes econômicos – ou contrato de consumo – tanto no transporte de coisas no qual o consumidor seja remetente ou destinatário que contrate o serviço, ou como regra, no transporte de pessoas.

Em relação ao transporte coletivo urbano de passageiros, reveste-se, por expressa definição constitucional, de serviço público essencial. Como bem demonstrado em consolidado entendimento, a qualidade de serviço público não afasta per se a natureza de consumo das relações contratuais daí decorrentes. Em especial, neste caso, a relação entre o transportador, em geral investido nesta qualidade por delegação do Poder Público, e o passageiro, destinatário final do serviço.

Recorde-se, neste ponto, a conhecida lição de Adalberto Pasqualotto, distinguindo entre os serviços públicos prestados a título universal (*uti universi*), aos quais não se qualificam como relações de consumo e, deste modo, não se aplicam o Código de Defesa do Consumidor, e os serviços públicos prestados a título individual (*uti singuli*), passíveis de fruição e remuneração por cada consumidor-usuário.<sup>16</sup>

De regra, pode o contrato de transporte caracterizar-se como relação de consumo. Para tanto necessário que haja a presença de um consumidor conforme a definição legal do art. 2.º do CDC, sendo a pessoa física ou jurídica destinatária final do serviço, assim como o transportador assuma a qualidade de fornecedor do serviço, oferecendo no mercado de consumo, mediante remuneração, o serviço de transporte.<sup>17</sup>

O art. 730 do CC define o contrato de transporte como sendo aquele pelo qual alguém se obriga a transportar, mediante retribuição, de um lugar para outro, pessoas ou coisas. Prevê, assim, expressamente, a existência de retribuição econômica, uma das condições previstas no art. 3.º, II, do CDC (definição de serviço, objeto da relação de consumo), para definir seu objeto e âmbito de aplicação da lei. Ou seja, conforme definição legal estrita dos arts. 2.º, caput, e 3.º, ou ainda a equiparação a consumidor que admitem o art. 17 (às vítimas de evento danoso) e o art. 29 (aos expostos às práticas contratuais disciplinadas pelo Código). Como regra o contrato de transporte de pessoas constitui relação de consumo, atraindo a incidência do CDC. Já no transporte de coisas, há relação de consumo em apenas parte das situações nas quais o remetente ou o destinatário se qualifiquem como destinatário final.

Nesse sentido, vale mencionar o Enunciado 369 da IV Jornada de Direito Civil do Centro de Justiça Federal, segundo o qual, teleologicamente, e considerando uma visão constitucional de unidade do sistema, quando o contrato de transporte constituir uma relação de consumo, aplicam-se as normas do CDC que forem mais benéficas ao consumidor.

Desde o princípio da vigência do Código de Defesa do Consumidor, a incidência das normas de proteção do consumidor em relação ao transporte de pessoas ou coisas se deu mediante sua qualificação como prestação de serviços, e deste modo abrangido pela definição prevista no art. 3.º, § 2.º, do CDC. Assim é que, nestas condições, aplicam-se os respectivos regimes de responsabilidade pelo fato (art. 14 do CDC) e pelo vício (art. 20 do CDC), do serviço. Auxiliou a ampla incidência do CDC sobre os contratos de transporte, antes da vigência do Código Civil de 2002, sua atipicidade como contrato



civil, na medida em que regulado apenas pelo Código Comercial de 1850 (transporte marítimo e de mercadorias) e legislação esparsa.

O contrato de transporte é um contrato oneroso (exige remuneração), bilateral (celebrado entre transportador e passageiro, ou o dono ou possuidor da coisa), comutativo (há prestações recíprocas das partes), e celebrado mediante consenso das partes. O consenso das partes, neste caso, pode ocorrer por ocasião da aquisição do bilhete, do preenchimento de formulário ou propriamente a celebração de um contrato escrito.<sup>18</sup> Sobre esta última característica do contrato de transporte, é de notar dois aspectos. Por um lado, no que se refere ao transporte coletivo urbano de passageiros, de regra não há contrato escrito, sendo o contrato celebrado e cumprido instantaneamente com o embarque do passageiro, sendo praxe admitida também a aquisição prévia de certo número de bilhetes ou passagens para utilização continuada, a cada percurso (observando-se atualmente, inclusive, o uso crescente de meios eletrônicos para pagamento do transportador), sendo que o mero ingresso no veículo que realiza a prestação caracteriza manifestação de vontade, visando à aquisição do serviço de transporte. Neste caso, pode-se mesmo afastar a própria definição tradicional de contrato, tratando-se de hipótese de contato social,<sup>19</sup> na qual desde o embarque e mesmo antes do pagamento, se for o caso, já se encontra vinculado o transportador a indenizar danos eventualmente sofridos pelo passageiro ou pela coisa.<sup>20</sup>

A rigor, no contrato de transporte coletivo urbano de passageiros, havendo o embarque no veículo de transporte, já há obrigação de pagamento da tarifa que remunera o serviço. Pode-se em certas situações afastar-se a obrigação de pagamento quando, tendo havido erro involuntário do consumidor-passageiro, este se dá pela ausência de informação suficiente quanto à linha ou trajeto a que se vincula o veículo.

A jurisprudência bem distingue as situações de aplicação do CDC ao contrato de transporte, reconhecendo a necessidade de se identificar ab initio, a natureza da relação entre os contratantes.<sup>21</sup> É o caso do transporte de pessoas, em que o passageiro, como regra é destinatário final, ou equiparado.<sup>22</sup> O contrário ocorre quando se trata do transporte de coisas em que se caracterize relação mercantil.<sup>23</sup> Assim também o entendimento pelo qual o prazo prescricional no caso da violação da obrigação de incolumidade no transporte de pessoas é o do CDC.<sup>24</sup>

Outra distinção relevante em relação ao transporte coletivo urbano de passageiros diz respeito ao seu caráter oneroso. Na qualidade de serviço público, remunera-se mediante tarifa. Recorde-se, neste aspecto, que de acordo com a legislação civil, a onerosidade é característica intrínseca do contrato de transporte, de modo que o art. 736 estabelece: "Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia". Este entendimento tem repercussão sobretudo para efeito da responsabilidade do transportador. Neste sentido a jurisprudência já apontava a submissão da responsabilidade daquele que transporta de modo gratuito, por amizade ou cortesia, apenas às hipóteses de dolo ou culpa grave.

No caso do transporte coletivo urbano de passageiros, contudo, duas situações devem ser vislumbradas no ponto. Primeiro, o fato de que, por força de lei, variado grupo de pessoas se encontram isentas de pagamento de tarifa para fruição do serviço. Da mesma forma, a própria Constituição da República (art. 230, § 2.º), depois secundada pelo Estatuto do Idoso (Lei 10.741, de 01.10.2003) isenta de pagamento de tarifa os idosos, maiores de 65 anos.

Neste caso, o entendimento firmado pela jurisprudência (Súmula 145 do STJ),<sup>25</sup> mesmo antes do advento do Código Civil de 2002, era de que na hipótese do transporte por amizade ou cortesia, o transportador apenas responde por danos causados por dolo ou falta grave. Contudo, não será o caso dos contratos de transporte celebrados no mercado de consumo. O próprio parágrafo único do art. 736 do CC/2002 esclarece o sentido da norma, ao referir que: "Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas".



No caso dos contratos de consumo, não há de falar em transporte de cortesia. Todo contrato é remunerado diretamente, mediante o pagamento do preço ou tarifa, ou indiretamente, hipótese em que o custo da aparente gratuidade é custeado e/ou redistribuído pelo fornecedor em vista do objetivo, ou como resultado, da fidelização do consumidor e promoção da marca, ou ainda, no caso do transporte coletivo urbano de passageiros, como parte de política pública custeada por parcela da tarifa (por exemplo, gratuidade em dias em que haja campanha de vacinação, feriados etc.). Todos, portanto, qualificam-se como prestação de serviço, nos termos previstos pelo CDC.

Outra situação será a da gratuidade imposta por lei, como aquela que beneficia, por lei municipal, categorias de servidores públicos em serviço. Ou ainda a outorga do direito à gratuidade definido aos idosos, maiores de 65 anos de idade, por expressa previsão constitucional (art. 230, § 2.º, da CF/1988). Embora nestes casos, não haja conceitualmente a contraprestação de tarifa pelo usuário, em razão de expressa previsão legal, a aplicação do CDC, neste caso, se justifica tanto sob o prisma do conceito do art. 2.º, parágrafo único, quanto do art. 17, que firmam a extensão do regime de responsabilidade do fornecedor perante a vítima de evento danoso causado por defeito do serviço.

## 2.2 Aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte coletivo urbano

A aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte coletivo urbano de passageiros dá causa, desde logo, à aplicação de suas normas relativas a serviços públicos.

É princípio da Política Nacional das Relações de Consumo a "racionalização e melhoria dos serviços públicos (art. 4.º, VII, CDC). Da mesma forma, é direito básico do consumidor "a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral" (art. 6.º, X, CDC). O art. 22 do CDC, de sua vez, estabelece 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 definição de serviço adequado é ponto de encontro da legislação pertinente ao serviço público e o direito do consumidor. O dever de adequação, no direito do consumidor, impõe o atendimento à finalidade legitimamente esperada pelo consumidor, cuja violação importa vício, pelo qual responde o fornecedor.<sup>26</sup> Esta expectativa quanto à finalidade do serviço relaciona-se com as características e natureza do serviço, assim como sua utilidade específica para o consumidor.

O conteúdo do dever de adequação não é dado apenas pelo Código de Defesa do Consumidor. A legislação relativa à prestação de serviços públicos e sua concessão aplica-se na hipótese. A rigor, admite-se nos casos de serviços públicos objeto de concessão e permissão, a própria intervenção do poder concedente para assegurar a adequação de sua prestação, bem como o cumprimento de normas contratuais, regulamentares e legais (art. 32 da Lei 8.987, de 13.02.1995), assim como a extinção do contrato por caducidade (art. 38, § 1.º, I, da Lei 8.987/1995).

O art. 6.º, § 1.º, da Lei 8.987/1995 define: "serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas." O § 2.º, do mesmo artigo, esclarece que "a atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço."

No serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, há expectativas legítimas evidenciadas no atendimento aos consumidores, que se desdobram em deveres do fornecedor. Podem ser sistematizadas essencialmente, em cinco aspectos principais: a) pontualidade; b) respeito o itinerário; c) segurança; d) conforto; e) cortesia.



O dever de pontualidade do transportador é da essência do interesse legítimo do consumidor-usuário, no transporte coletivo urbano de passageiros. A utilização do transporte se dá, no âmbito da cidade, para deslocamentos rápidos do cotidiano, de modo a permitir ao consumidor-usuário ir e voltar a sua casa, ao seu local de trabalho ou estudo, e ainda no atendimento das demais necessidades e conveniências de circulação. Todavia, a utilidade e prestabilidade do serviço estarão associados à previsibilidade quanto a horários de atendimento nos diferentes pontos predefinidos de partida e chegada dos veículos, sob pena de sujeitar o consumidor-usuário à incerteza quanto a sua disponibilidade quando tenha necessidade.

Sobre o dever de respeito ao itinerário é de dizer-se o mesmo. A previsibilidade quanto aos elementos da prestação de transporte integram a utilidade esperada da prestação. Isso impõe ao transportador o dever de respeitar um determinado trajeto previamente definido e os pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros. Há neste aspecto, tutela à confiança dos consumidores-usuários, determinada pela informação expressa pré-contratual, que se projeta no tempo. Deste modo, naturalmente que não se exigirá do transportador a imutabilidade do percurso ao longo do tempo. Exige-se, porém, certa estabilidade, prevenindo modificações sucessivas ou irregularidades que prejudiquem a confiança quanto ao trajeto a ser cumprido.

O dever de segurança é inerente a toda prestação de serviço no âmbito do CDC.<sup>27</sup> A segurança legitimamente esperada é aquela que se pretende da fruição normal do serviço, de modo que o consumidor-usuário não sofra danos a partir de sua utilização nos termos esperados. Neste particular, recorde-se que o art. 738 estabelece o dever de a pessoa transportada submeter-se às normas fixadas pelo transportador, que deverão ser informadas no bilhete de passagem, ou mediante informação fixada à vista dos usuários, importando dever de abstenção em relação a atos prejudiciais ou incômodos a passageiros, que prejudiquem a execução do serviço, ou danifiquem o veículo. A segurança esperada será aquela definida a partir da fruição normal do serviço, que implica o dever de respeito aos regulamentos. O atendimento do dever de segurança pelo transportador abrange tanto o momento prévio ao embarque, o da execução do transporte e o desembarque dos passageiros.

O atendimento do dever de conforto é exigido do transportador como conteúdo da prestação do contrato de transporte de pessoas em geral.<sup>28</sup> No transporte coletivo urbano de passageiros ele não pode ser desconhecido. A definição de conforto remonta à noção de bem-estar. O dever de conforto a que se refere o contrato de transporte em geral consiste em oferecer ao passageiro condições de bem-estar durante a fruição do serviço. Naturalmente que podem variar os padrões de conforto esperados, conforme faixas ou níveis de serviço contratados. No transporte intermunicipal de passageiros no Brasil e em outros países, a oferta de padrões diferenciados de conforto implica em diferenças de custo conforme os itens do serviço oferecidos ao passageiro. No caso do transporte coletivo urbano de passageiros no Brasil, geralmente prestado por transporte viário de ônibus e, em menor escala por transporte ferroviário de trens, não tem lugar a oferta de padrões diferenciados de conforto, considerando a essencialidade e acessibilidade do serviço. Contudo, isso não elimina o devido atendimento a um padrão razoável preestabelecido, pouco observado na experiência brasileira. A excessiva lotação dos veículos, de modo a dificultar ou impedir a locomoção interna dos passageiros, empurrões ou lesões dos consumidores viola o dever de conforto que deve ser atendido. Da mesma forma, veículos danificados que comprometam o conforto com bancos, apoios ou barras de segurança sem condições de uso.

Por fim, o dever de cortesia consiste em dever de conduta dos prepostos do transportador que presta o serviço, comumente como empregados do concessionário ou permissionário do serviço. Exige-se tanto do condutor quanto de outros auxiliares, dentro do veículo e fora dele, educação e tratamento cortês e gentil, bem como o cuidado com os passageiros.

3. Efeitos da aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte coletivo



urbano

A aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros dá causa a série de efeitos no sentido da proteção do consumidor-usuário, o que se percebe especialmente em relação à exigência de qualidade do serviço e o regime de responsabilidade do transportador, assim como no atendimento do dever de qualidade. Passamos a examinar.

### 3.1 Visão atual sobre a aplicação do CDC ao transporte coletivo urbano

#### 3.1.1 Dever de informar

A aplicação do CDC ao serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros define padrões de prestação do serviço impositivo de deveres aos fornecedores do transporte, tanto em relação ao conteúdo da prestação de transporte e o atendimento de sua finalidade esperada pelo consumidor, quanto da segurança que legitimamente dela se espera – ausência de danos ao consumidor, bem como aos modos de tutela do direito, inclusive por intermédio dos legitimados para a tutela coletiva de direitos.<sup>29</sup>

No tocante ao contrato e execução da prestação de transporte propriamente dita, relevante será o exato atendimento do dever de informar. Especialmente em relação à tarifa, itinerário, dentre outros aspectos relevantes do transporte. Desse modo, por exemplo, a adoção de modelos específicos de remuneração por tarifa, especialmente por meios eletrônicos, em que haja prazo ou modo de utilização de prestação adquirida devem ser objeto de esclarecimento prévio, sob pena de violar o disposto o direito de informação do consumidor, ou mesmo a imposição do dever de oferta tal qual ela foi compreendida pelo consumidor-usuário.<sup>30</sup>

#### 3.1.2 Fato do serviço

Sobre o regime de responsabilidade do transportador no transporte coletivo urbano de passageiros, registre-se que se qualifica o contrato de transporte como obrigação de resultado.<sup>31</sup> Neste sentido, assume o transportador obrigação de incolumidade do passageiro, caracterizada pela obrigação de assegurar sua integridade e da mesma forma a transportá-lo até o destino. Considerando-se a existência da obrigação de conforto e presteza do transporte, responderá o transportador, como regra, pelo vício do serviço, quando viole o dever de qualidade relativamente a tais aspectos, tomada em conta a espécie de transporte específico e sua posição dentro do sistema de transportes. Por outro lado, seja em relação à obrigação de incolumidade, seja em relação à existência dos padrões de conforto e presteza da prestação de serviço exigidos na forma do contrato, a violação destas obrigações podem ensejar dano ao consumidor, hipótese em que se caracteriza o fato do serviço.

Sabe-se que o fato do serviço, ou acidente de consumo, dá causa à responsabilidade objetiva do transportador pelos danos causados ao passageiro ou a terceiro que seja vítima do evento, nos termos do art. 17 do CDC. A responsabilidade do transportador pelo fato do serviço pressupõe a identificação de defeito da prestação. Este consiste na falha da prestação do serviço de transporte, do qual resulte dano ao consumidor. Estabelece o art. 14, caput, do CDC: “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.”

Da mesma forma, submete-se o transportador ao regime de responsabilidade pelos vícios do serviço, assim entendidos os que decorram da violação do dever de adequação, assim entendido os vícios de qualidade que os tornem impróprios ao consumo ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária (art. 20, caput, do CDC). O § 2.º do art. 20, de sua vez, refere que “são impróprios os serviços que se mostrem inadequados





para os fins que razoavelmente deles se esperam, bem como aqueles que não atendam as normas regulamentares de prestabilidade”.

Caracteriza acidente de consumo e dá causa à imputação do dever de indenizar do transportador, nos termos do art. 14 do CDC, a queda do passageiro,<sup>32</sup> que decorra de manobras bruscas, ou arrancadas<sup>33</sup> caracterizadas como espécie de defeito do serviço. Da mesma forma, o defeito do serviço pode decorrer da conduta dos prepostos do transportador na condução do veículo ou assistência aos passageiros, assim como pelas más condições do veículo que realiza o transporte, reconhecidas como causa do dano.<sup>34</sup>

No transporte coletivo urbano de passageiros, o dever de segurança do transportador relativo à prestação propriamente dita, inicia com a parada do veículo para ingresso do consumidor-usuário, e encerra-se com a conclusão do desembarque. Qualquer dano causado ao passageiro neste interstício, em decorrência do desatendimento de dever imputado ao transportador, está abrangido pelo conceito de defeito e determina seu dever de indenizar. Será o caso, por exemplo, dos danos causados na ocasião de embarque e desembarque.<sup>35</sup>

O mesmo se diga, em relação ao dano decorrente da violação do dever de cortesia, como ocorre na ofensa ao passageiro por preposto do transportador (cobrador de ônibus),<sup>36</sup> ou ainda sua exposição à situação vexatória.<sup>37</sup>

A regra da solidariedade da cadeia de fornecimento definida no CDC é especialmente relevante no tocante à responsabilidade do transportador no transporte coletivo urbano de passageiros, considerando o modelo de prestação dos serviços por vezes estruturar-se sob a forma de consórcio. Neste sentido, é de reconhecer a legitimidade de todas as empresas consorciadas para responderem perante o consumidor pelos danos sofridos.<sup>38</sup>

Um aspecto a ser destacado no tocante à responsabilidade do transportador, e que tem repercussão no transporte coletivo urbano de passageiros, diz respeito à restrição das excludentes de responsabilidade definidas geralmente em relação ao regime do fato do produto e do serviço. Considerando que os danos ao consumidor, decorrentes da violação das obrigações pelo transportador, ensejam a responsabilidade objetiva pelo fato do serviço, as excludentes desta responsabilidade deveriam ser, originalmente, aquelas fixadas no art. 14, § 3.º, do CDC. Define a regra: “O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I – que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistiu; II – a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.”

Há décadas observa-se no direito brasileiro tendência de reforçar a responsabilidade do transportador, mesmo antes da vigência do CDC e do Código Civil. O STF, já em 1963, firmou o entendimento de impossibilidade da fixação da cláusula de não indenizar nos contratos de transporte, por intermédio da Súmula 161 que referia: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”, o que atualmente está em acordo com o disposto no art. 51, I, do CDC: “São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I – impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis.”

Em relação à limitação às excludentes de responsabilidade do transportador, da mesma forma sofriam restrições definidas originalmente pela jurisprudência e, posteriormente, expressa no Código Civil de 2002. Parte-se da natureza do contrato de transporte como obrigação de resultado para se restringir a hipótese de excludente em razão do fato de terceiro – ou como indicado na terminologia do CDC (art. 14, § 3.º, II, in fine), culpa exclusiva de terceiro.

Neste sentido já definia a Súmula 187 do STF que “a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro,



contra o qual tem ação regressiva”.

Não por acaso, é em decisão acerca da responsabilidade do transportador, ainda, que o STJ iniciou a discussão sobre a distinção entre o fortuito interno e o fortuito externo como excludente de responsabilidade do fornecedor. Segundo a linha de entendimento seguida pelo Tribunal até o início dos anos 2000, em especial pelo voto do Min. Ruy Rosado de Aguiar, o “assalto” (roubo) aos passageiros de um ônibus, durante a execução do transporte, não se considerava como causa apta a elidir a responsabilidade do transportador.<sup>39</sup> Fundamentava este entendimento a inclusão no risco negocial do transportador, conexo e previsível com a atividade de transporte, da possibilidade de ocorrência de assaltos, fixando sua responsabilidade pelos danos causados. Contudo, atualmente a Corte encaminha-se em sentido diverso no tocante à qualificação dos fatos a serem considerados como fortuito interno no contrato de transporte. Deste modo, o “assalto” (roubo), mesmo quando praticado no interior do veículo, por passageiro, tem sido considerado, pelo STJ, como causa de afastamento da responsabilidade do transportador.<sup>40</sup> Note-se, contudo, que o entendimento permanece controverso, sobretudo se cotejado com decisões dos tribunais estaduais.<sup>41</sup>

Com o advento do Código Civil, contudo, seu art. 735 definiu, em relação ao transporte de pessoas que “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.” A discussão atualmente coloca-se justamente na definição exata, em face das circunstâncias concretas do dano, do que se possa qualificar como “fato de terceiro”.

É relevante, contudo, em matéria de excludentes de responsabilidade do transportador, a menção à culpa exclusiva da vítima, que tem lugar em julgados bastante divulgados do STJ relativos a danos sofridos por usuários do transporte coletivo urbano por trens, na cidade do Rio de Janeiro, que escolheram utilizar-se do transporte ferroviário para deslocar-se entre estações, não na parte interna do veículo, mas sobre os vagões. Neste caso, expuseram-se a altíssimo nível de risco, de modo contrário aos regulamentos e à fruição razoável desse serviço de transporte. E tendo sido vítimas de quedas ou choques pelo contato com a rede elétrica própria dessa modalidade de transporte, foi a concessionária do serviço demandada pelo pagamento de indenização. A jurisprudência, então, corretamente identificou que a causa necessária do dano sofrido pela vítima foi o seu próprio comportamento de utilização indevida do serviço, expondo-se ao risco de dano.<sup>42</sup> Neste caso, naturalmente, a causa exclusiva do dano sofrido imputou-se ao comportamento da própria vítima.<sup>43</sup>

### 3.1.3 Definição de prática abusiva do transportador e dever do passageiro de respeito ao regulamento de transporte

Integra o regime de prestação de serviços públicos a submissão tanto do prestador quanto do usuário aos regulamentos expedidos definindo as condições em que o serviço deve ser realizado. O passageiro tem o dever de respeitar os regulamentos, abstendo-se de perturbar o normal desenvolvimento da viagem, nos termos do art. 738 do CC/2002, que dispõe: “A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.”

Nesta hipótese, note-se, inclusive, que caso seja vítima de acidente ou de algum prejuízo ocasionado em razão de sua desobediência às normas regulamentares, estará sujeito à redução de indenização pelo dano que vier a sofrer. É o que estabelece o parágrafo único do art. 738: “Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.” No limite, considerando-se que a conduta da vítima em desrespeito ao regulamento seja a causa do dano, servirá a hipótese, inclusive, para exclusão do dever de indenizar do transportador, por fato exclusivo da vítima (art. 14, § 3.º, II, do



CDC).

Naturalmente que a adequação da conduta dos prepostos do transportador, que presentes afastam a caracterização de prática abusiva, deve ser por este demonstrada, equivalendo a hipótese à inexistência de defeito.<sup>44</sup>

Outro aspecto controverso diz respeito à possibilidade de recusa do passageiro. O dever de aceitação integra o dever do transportador no transporte coletivo urbano de passageiros, e se vincula ao princípio da generalidade do serviço público.<sup>45</sup> Por outro lado, note-se que se admite, na disciplina do contrato de transporte, a possibilidade de recusa da prestação do serviço, quando fundada em razões de higiene ou saúde do interessado. Assim estabelece o art. 739 do CC/2002: "O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem". Nesse caso, note-se que o dever de boa-fé exige que se ponderem as circunstâncias visando não submeter o passageiro recusado a humilhação ou menoscabo. Neste ponto, é preciso distinguir, no tocante à possibilidade admitida de recusa do transporte ao passageiro, acerca de sua qualificação como espécie de revogação da oferta ou recusa de contratar. Nesses casos, a interpretação do art. 739 do CC/2002, orienta-se na limitação a tal prerrogativa do transportador, admitindo-se a recusa apenas quando autorizado por razões de segurança e/ou saúde, termos em que constitui em verdadeiro dever em relação aos demais passageiros,<sup>46</sup> ou em benefício mesmo daquele que sofre a recusa, quando se trate de menor desacompanhado nas situações previstas em lei (mas que não abrangem o transporte coletivo urbano).<sup>47</sup> Porém jamais qualquer espécie de discriminação ilícita.<sup>48</sup>

A discriminação ilícita é combatida também pelo CDC. Assim seu art. 39, IX, proíbe a prática abusiva de: "recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais". Daí porque o que se admite no contrato de transporte é a restrição do acesso do passageiro, nos termos do regulamento – que neste caso protege o interesse geral, dos demais passageiros e da comunidade – ou quando razões de higiene ou saúde do passageiro o justifiquem. Razões de higiene, como regra, dizem respeito, igualmente, ao interesse geral. O mau cheiro, vestimentas em estado tal de modo a contaminar pertences de outros passageiros ou por em risco sua sanidade, são razões para negar-se o transporte, mas tão somente quando tornem insuportável a convivência ou coloque em risco a saúde dos demais. E a interpretação deve ser restritiva, e em acordo com as circunstâncias, uma vez que a regra geral é de acesso ao transporte, em especial quando se trate do transporte coletivo.

Razões de saúde do passageiro justificam a recusa de contratar em razão do seu próprio interesse, porque o deslocamento pode comprometer ainda mais o estado de saúde em que se encontra, ou porque dificulta ou impede a prestação de socorro que pode ser iminente. Por outro lado, pode ser que o estado de saúde do passageiro ofereça risco aos demais, caso em que seja portador de doença infectocontagiosa, transmissível pelo simples fato de encontrar-se no mesmo ambiente em que outras pessoas.

A disciplina acerca das hipóteses de recusa do passageiro pelo transportador se dá em benefício do primeiro, limitando o poder de dispor do transportador do serviço deliberar sobre as situações que entende conveniente. A possibilidade de recusa de passageiros não pode ser ato arbitrário do transportador. É igualmente medida excepcional, nas hipóteses autorizadas por lei ou regulamento, sob pena de caracterizar discriminação antijurídica, e conseqüentemente, imputação de responsabilidade por eventuais danos que venham a ser causados.

#### 3.1.4 Prescrição da pretensão de indenização

Outro tema de interesse na aplicação do CDC aos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros tem relação com a identificação do prazo prescricional extintivo da



pretensão de reparação pelos danos causados pela prestação defeituosa do serviço – pretensão de indenização. A rigor, o art. 27 do CDC, define o prazo prescricional de cinco anos, para a pretensão fundada na responsabilidade do fornecedor fundada no fato do produto ou do serviço.

O STJ afirmou, no REsp 1.277.724/PR, de relatoria do Min. João Otávio de Noronha, o prazo quinquenal, com fundamento no art. 1.º-C da Lei 9.494/1997.<sup>49</sup> Destaque-se neste particular o voto do Min. Paulo de Tarso Sanseverino, considerando tratar-se o caso de atropelamento por veículo de transporte coletivo, situação em que sustentou a incidência do art. 17 do CDC, enquadrando-se a vítima como terceiro (bystander), de modo a se aplicar no caso, também o fundamento do art. 27 do CDC. Embora não fosse discutido nos autos, note-se que a admissão do entendimento do Min. Paulo Sanseverino no ponto, para além do prazo quinquenal, repercute também no termo de início de contagem do prazo prescricional, definido no art. 27 do CDC, a partir do conhecimento pelo consumidor-vítima da existência do dano e de sua autoria. Trata-se de entendimento já foi indicado pelo próprio STJ em casos anteriores.<sup>50</sup>

### 3.2 Perspectivas e desafios da aplicação do CDC ao transporte coletivo urbano

A prestação adequada do serviço público de transporte coletivo urbano é um dos principais desafios sociais contemporâneos. O fenômeno de urbanização das cidades, em várias partes do mundo, afasta as pessoas mais pobres das áreas centrais,<sup>51</sup> consequentemente obrigando-as a deslocamentos diários para terem acesso ao trabalho, ao estudo e ao lazer. A acessibilidade e mobilidade, deste modo, converte-se em um dos principais aspectos de escolha do lugar onde morar e trabalhar, impactando diretamente na ocupação e qualidade de vida das cidades.<sup>52</sup> Da mesma forma, os moradores da periferia, usuários de serviços de transporte coletivo urbano, também gastam proporcionalmente uma parte maior dos salários com o pagamento de tarifas, embora não recebam como contraprestação um serviço adequado.

Também o tema da sustentabilidade das cidades é recorrente,<sup>53</sup> em especial se for considerado – conforme dados da União Internacional de Transporte Público<sup>54</sup> – que de 1995 a 2001, o crescimento anual do número de automóveis no trânsito de países desenvolvidos foi de 2,9% em média, baixando para 1,5% em média, por ano, a partir de 2001. Nos países em desenvolvimento, o número de automóveis individuais quadruplicou entre 1995 a 2012, com taxa média de crescimento anual de 8,3%, o que naturalmente pressiona a ampliação da infraestrutura viária das cidades para além da capacidade de realização dos governos.

No Brasil, a aspiração de qualidade dos serviços de transporte, conforme já se mencionou, é demanda social reconhecida e objeto de expressivas manifestações públicas da população em geral. E não exclui o transporte individual, como se percebe nos debates atuais sobre a utilização de aplicativos de internet para contratação de serviço privado de transporte individual, legitimado pela inovação, atualidade e cortesia do prestador particular (caso Uber, por exemplo), cujo entusiasmado êxito e adesão se dá especialmente em razão das críticas à prestação do serviço público individual de passageiros (táxis).

Daí por que a aplicação do CDC ao serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros deve ser considerada para efeito, tanto da tutela dos consumidores-usuários do transporte, na exigência dos deveres de qualidade pelos fornecedores do serviço e sua responsabilização no caso de violação, quanto no planejamento, elaboração e execução de políticas públicas relativas ao tema.

O dever de adequação desdobra-se na exigência de pontualidade, respeito o itinerário, conforto e cortesia do prestador do serviço, ao mesmo tempo em que se associa ao dever de segurança a que deve atender, preservando-se a integridade do consumidor-usuário. Neste sentido, a incidência do CDC atrai de um lado, padrões de qualidade decorrentes de lei, a serem verificados pelas autoridades responsáveis pela

fiscalização dos serviços como decorrência da submissão ao princípio da legalidade.

Por outro lado, tratando-se de relação de consumo, e se aplicando o CDC, legitima-se igualmente a atuação dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor (art. 105 do CDC) na fiscalização da prestação de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, e cujo envolvimento mais efetivo se reclama. Mas não apenas: recorde-se, que o art. 55 do CDC endereça à União, Estados e Distrito Federal competência normativa concorrente para definir regras relativas à proteção do consumidor, o que se agrega à competência municipal definida pelo art. 30, V, da CF.

O planejamento, a elaboração e a execução de políticas públicas relativas ao transporte público coletivo de passageiros não podem desconsiderar os princípios definidos no art. 4.º do CDC. Neste particular, há especial interesse, em vista aos problemas apontados na prestação deste serviço público essencial, na exigência do art. 4.º, II, d, que define a atuação do Estado na defesa do consumidor, "pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho", assim como a "racionalização e melhoria dos serviços públicos" (art. 4.º, VII).

#### 4. Considerações finais

A incidência do Código de Defesa do Consumidor ao serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros é imposição legal que se retira do disposto no seu art. 3.º, § 2.º. Sua aplicação associada às normas do Código Civil sobre contrato de transporte (art. 731 e ss.) vincula o agente público, em especial no âmbito do município, por força do princípio da legalidade.

A competência municipal para estruturar o serviço, prevista no art. 30, V, da CF, embora traga consigo a respectiva competência legislativa necessária à organização do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, não exclui a aplicação das normas do Código de Defesa do Consumidor e do Código Civil.

A repercussão prática da incidência do CDC ao serviço de transporte coletivo urbano de passageiros determina que os padrões de qualidade e adequação dos serviços não sejam definidos apenas pela legislação de estruturação do sistema e os respectivos contratos de concessão ou permissão dos serviços, mas também pelos avançados critérios que resultam tanto do texto do Código, quanto do sentido construído pela jurisprudência e doutrina em direito do consumidor. Neste sentido, consideradas as peculiaridades desta modalidade de transporte, deve-se evitar que se assine aos direitos dos consumidores-usuários do transporte coletivo urbano um nível deficiente de proteção em relação a outras modalidades de transporte, discriminando consumidores com menos recursos. Note-se neste particular que, diferente do Brasil, em países desenvolvidos o uso do transporte coletivo urbano não envolve necessariamente uma segmentação social, o que é assegurado pela manutenção de padrões razoáveis de qualidade do serviço utilizado por todos.

Daí porque a atuação dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, em concorrência com a competência dos órgãos vinculados à gestão e fiscalização do transporte coletivo urbano, legitimada pelos arts. 55 e 105 do CDC, é essencial para assegurar a implementação e efetivação dos direitos dos consumidores-usuários, como condição da necessária melhoria dos serviços prestados à população.

Por todas estas razões é que a adequada prestação de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros constitui um importante desafio a ser enfrentado pelo direito do consumidor neste século.

---

1 Este artigo serve-se de dados preliminares do Grupo de Pesquisa CNPq "Direito privado



e acesso ao mercado”, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, coordenado pelo autor, sobre a disciplina legal do transporte coletivo urbano de passageiros no Estado do Rio Grande do Sul. Para tanto, considerando a competência municipal para organizar o serviço, foram examinadas as legislações dos municípios de Porto Alegre, Pelotas, Santa Maria, Caxias do Sul e Gravataí, assim como a jurisprudência dos últimos 10 anos do TJRS sobre o tema, o que será objeto de relatório específico ao final do tratamento dos dados obtidos.

2 MIRAGEM, Bruno. Contrato de transporte. São Paulo: Ed. RT, 2014. p. 13.

3 MALGERI, Antonio. II contratto di trasporto terrestre di cose e di persone. Manuale teorico pratico. Milano: Ulrico Hoepli Editore, 1913. p. 4.

4 DUVERDY, D. Ch. Traité du contrat de transport par terre em général et spécialement par chemins de fer. Paris: Imprimerie et librairie centrales des chemins de fer, 1861. p. 18.

5 RODIÉRE, René. Droit des transports. Paris: Sirey, 1953. vol. I, p. 1.

6 Anota Waldemar Ferreira sobre os antecedentes históricos do desenvolvimento comercial objeto de regulação jurídica: “Caracterizava-se o comércio primitivo por sua periodicidade. Limitavam-se as distribuições a certas épocas, coincidentes com festividades religiosas, em que as permutas se tornavam frequentes. Nem todos, bem é de ver, podiam coparticipar delas e obter o seu supérfluo, o de que necessitavam. Incumbiram-se certas pessoas de transportá-las, antes ou depois de negociadas, pondo-as ao alcance dos desejosos de adquiri-las, mediante uma retribuição pelo serviço prestado”. FERREIRA, Waldemar. Tratado de direito mercantil brasileiro. São Paulo: São Paulo Ed., 1934. vol. 1, p. 30-31.

7 BOURDIEU Pierre. Effets de lieu. In: \_\_\_\_\_ (dir.). La Misère du monde. Paris: Seuil, 1993. p. 159-167. VAN GEENHUIZEN, Marina; BLACK, William; NIJKAMP, Peter. A manifesto on transatlantic research opportunities. Social change and sustainable transport. Bloomington: Indiana University Press, 2002. p. 3.

8 Por óbvio, os desafios da mobilidade urbana não se esgotam na discussão sobre o transporte coletivo de passageiros. Eduardo Vasconcelos observa dentre estes desafios, a humanização do espaço público, com alteração de comportamentos, repactuação do uso do espaço das rodovias e áreas circunvizinhas e a priorização do transporte público. VASCONCELOS, Eduardo A. Urban transport, environment and equity. The case for developing countries. New York: Earthscan, 2013. Contudo, é seguro que a qualidade e acesso ao transporte coletivo revelam-se como uns dos aspectos mais relevantes.

9 SILVA, José Afonso da. Direito urbanístico brasileiro. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1995. p. 240.

10 “Exploração de transporte urbano, por meio de linha de ônibus. Necessidade de previa licitação para autoriza-la, quer sob a forma de permissão quer sob a de concessão. Recurso extraordinário provido por contrariedade do art. 175 da Constituição Federal” (STF, RE 140989, 1.ª T., j. 16.03.1993, rel. Min. Octavio Gallotti, DJ 27.08.1993). No mesmo sentido: AgRg-segundo em RE 635.424, 2.ª T., j. 23.04.2013, rel. Min. Teori Zavascki, DJ 06.05.2013.

11 “Administrativo. Transporte interestadual. Embarque e desembarque ao longo do itinerário. Caracterização de transporte intermunicipal. Cobrança de tarifa menor que aquela cobrada pelas outras permissionárias e ausência de pagamento da TA. Concorrência desleal.

1. Conforme premissa de fato fixada pela origem, a recorrente comercializa passagens

para seções intermediárias na linha interestadual Florianópolis – Campo Grande e permite o embarque e desembarque ao longo do itinerário.

2. Neste contexto, é indubitável que a recorrente explora a atividade de transporte intermunicipal e, não obstante cobre uma tarifa pelo serviço abaixo daquela fixada pelo Estado para as linhas e serviços delegados pelo Departamento de Transporte e Terminais – Deter (ao arrepio do art. 2.º do Dec. 5.327/1990), não se submete ao mesmo ônus ao qual se submetem as permissionárias catarinenses, qual seja, a obrigação imposta pelo art. 30 do Decreto do Estado de Santa Catarina 12.601/1980 acerca do pagamento da Tarifa de Administração, Controle, Planejamento e Modernização do Sistema – TA.

3. Nota-se que o art. 739 do CC/2002 é claro ao ressaltar a possibilidade de recusa de passageiros pelo transportador em casos previstos em regulamentos, como ocorre com a hipótese em exame, em que não é dado ao transportador realizar transporte intermunicipal sem a respectiva licença do Deter. Vale, contudo, trazer a baila, com a devida vênia, a observação da corte de origem no sentido de que ninguém, e muito menos o Deter, pode impedir que um passageiro que adquira passagem Florianópolis/Pato Branco ou vice-versa, desista do restante do percurso e venha a desembarcar em Joaçaba (ou Xanxerê). O que não pode é a empresa agravada oferecer esse trajeto como se fosse sua a concessão, mesmo que cobrando passagem até o ponto da linha autorizado pela ANTT.

4. Da mesma forma, não se pode falar em violação ao art. 39, IX, do CDC, tampouco aos arts. 40 e 83, VI, f, do Dec. 2.521/1998, tendo em vista que a proibição da venda de passagens de transporte intermunicipal se mostra justificada diante da premissa de fato fixada pela corte a quo, insuperável por esta Corte, acerca da “verdadeira concorrência predatória com as empresas que estavam legitimamente licenciadas a explorar as linhas ou trajetos intermunicipais”, bem como diante da Política Nacional das Relações de Consumo que objetiva a proteção da saúde, segurança e interesses econômicos do consumidor, e tem entre seus princípios a coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive a concorrência desleal (art. 4.º, VI, do citado diploma).

5. No que tange à divergência jurisprudencial, não merece conhecimento o presente recurso, porque, para o cabimento da via especial nos termos do art. 105, III, c, da CF, é imprescindível demonstrar que os acórdãos – tanto o recorrido como o paradigma – versam sobre casos que tenham a mesma base fática, ou seja, que trataram de caso bastante semelhante e que, por outro lado, adotaram teses jurídicas opostas.

6. Ora, o caso dos autos trata de transporte intermunicipal de passageiros em que, além de ser exigida pelo recorrente tarifa pelo serviço abaixo daquela fixada pelo Estado para as linhas e serviços delegados pelo Departamento de Transporte e Terminais – Deter, a permissionária não paga a Tarifa de Administração, Controle, Planejamento e Modernização do Sistema – TA, fixada em legislação estadual. 7. Por outro lado, o acórdão paradigma diz respeito à possibilidade de uma permissionária de transporte rodoviário vender passagem de trecho correspondente a uma Seção (Formosa – São Paulo), para embarque de passageiro no Terminal de outra Seção (Goiânia, terminal da Seção Irecê/Ba – Goiânia/GO). Dessa forma, diante da diferença entre o substrato fático dos acórdãos apontados como paradigmas e o do aresto recorrido, conclui-se que não foram cumpridos os requisitos do art. 541, parágrafo único, do CPC, bem como do art. 255, § 2.º, do RISTJ. 8. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, não provido” (STJ, REsp 1.250.897/SC, 2.ª T., j. 21.06.2011, rel. Min. Mauro Campbell Marques, DJe 29.06.2011).

12 TJSP, AC 1022492520068260000, 4.ª Câmara de Direito Público, j. 09.05.2011, rel. Ferreira Rodrigues, DJ 18.05.2011. Assim, por exemplo, é lícito ao respectivo ente regulador limitar a extensão das viagens realizadas pelo veículo do delegatário do serviço em vista da idade do mesmo, considerando a proteção da segurança dos



usuários. Veja-se no TJRS: EI 70052916319, 11.º Grupo Cível, j. 15.03.2013, rel. Francisco José Moesch, DJ 26.03.2013.

13 Observe-se a indicação de Dinorá Grotti, no sentido de que a definição sobre as atividades que constituem serviço público sustentam determinada concepção de Estado, objeto de escolha pelo constituinte. GROTTI, Dinorá. O serviço público na Constituição brasileira de 1988. São Paulo: Malheiros, 2003. p. 87.

14 BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010. p. 671.

15 COUTO E SILVA, Almiro. Privatização no Brasil e o novo exercício de funções públicas por particulares. Serviço público "à brasileira"? In: \_\_\_\_\_. Conceitos fundamentais do direito no Estado Constitucional. São Paulo: Malheiros, 2015. p. 216-221.

16 PASQUALOTTO, Adalberto. Os serviços públicos no Código de Defesa do Consumidor. Revista de Direito do Consumidor. vol. 1. p. 130-148. São Paulo: Ed. RT, 1992.

17 MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor. 5. ed. São Paulo: Ed. RT, 2013. p. 161 e ss.

18 Em sentido contrário, na doutrina brasileira, o entendimento de Orlando Gomes, para quem se trata de um contrato real em vista da necessidade de que, para que exista contrato, o passageiro ingresse no veículo ou a coisa seja entregue ao transportador. GOMES, Orlando. Contratos. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. p. 307.

19 Veja-se, a respeito: COUTO E SILVA, Clóvis do. A obrigação como processo. Porto Alegre: UFRGS, 1964, p. 91-94. Couto e Silva, todavia, tomou a noção, na linha do que já havia feito Haupt no direito alemão, da sociologia. Neste sentido: WIESE, Leopold; BECKER, H. O contacto social. In: CARDOSO, Fernando Henrique; IANNI, Octávio (orgs.). Homem e sociedade. Leituras básicas de sociologia geral. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961. p. 145-161.

20 PONTES DE MIRANDA, Francisco Cavalcante. Tratado de direito privado. Atualizador: Bruno Miragem. São Paulo: Ed. RT, 2012. vol. 45, p. 11.

21 STJ, REsp 705.148/PR, 4.ª T., j. 05.10.2010, rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJe 01.03.2011.

22 "Processo Civil, Civil e Consumidor. Transporte rodoviário de pessoas. Acidente de trânsito. Defeito na prestação do serviço. Prescrição. Prazo. Art. 27 do CDC. Nova interpretação, válida a partir da vigência do novo Código Civil. – O CC/1916 não disciplinava especificamente o transporte de pessoas e coisas. Até então, a regulamentação dessa atividade era feita por leis esparsas e pelo CCom, que não traziam dispositivo algum relativo à responsabilidade no transporte rodoviário de pessoas. – Diante disso, cabia à doutrina e à jurisprudência determinar os contornos da responsabilidade pelo defeito na prestação do serviço de transporte de passageiros. Nesse esforço interpretativo, esta Corte firmou o entendimento de que danos causados ao viajante, em decorrência de acidente de trânsito, não importavam em defeito na prestação do serviço e; portanto, o prazo prescricional para ajuizamento da respectiva ação devia respeitar o CC/1916, e não o CDC. – Com o advento do CC/2002, não há mais espaço para discussão. O art. 734 fixa expressamente a responsabilidade objetiva do transportador pelos danos causados às pessoas por ele transportadas, o que engloba o dever de garantir a segurança do passageiro, de modo que ocorrências que afetem o bem-estar do viajante devem ser classificadas de defeito na prestação do serviço de transporte de pessoas. – Como decorrência lógica, os contratos de transporte de pessoas ficam sujeitos ao prazo prescricional específico do art. 27 do CDC. Deixa de incidir, por ser genérico, o prazo prescricional do Código Civil. Recurso especial não conhecido" (STJ,





REsp 958.833/RS, 3.<sup>a</sup> T., j. 08.02.2008, rel. Min. Nancy Andrighi, DJ 25.02.2008).

23 "Direito Civil. Recurso especial. Seguro de transporte de mercadoria. Fatos ocorridos antes da vigência do Código Civil de 2002, que passou a regular o transporte de pessoas e coisas. Sinistro. Indenização. Sub-rogação. Seguradora assume a posição da segurada. Relação mercantil. Inaplicabilidade das regras do CDC. 1. A seguradora, arcando com a indenização securitária, está sub-rogada nos direitos de sua segurada, podendo, dentro do prazo prescricional aplicável à relação jurídica entabulada por esta, buscar o ressarcimento do que despendeu, nos mesmos termos e limites que assistiam à segurada. 2. No entanto, a relação jurídica existente entre a segurada e a transportadora ostenta nítido caráter mercantil, não podendo, em regra, ser aplicada as normas inerentes às relações de consumo, pois, segundo apurado pela instância ordinária, 'o segurado utilizou a prestação de serviço da ré transportadora como insumo dentro do processo de transformação, comercialização ou na prestação de serviços a terceiros; não se coadunando, portanto, com o conceito de consumidor propriamente dito, mas sim pretendendo a exploração da atividade econômica visando a obtenção do lucro'. 3. O Código Civil de 2002 regula o contrato de transporte de pessoas e coisas nos arts. 730 a 756. No entanto, a referida relação jurídica era anteriormente regulada pelo Dec.-lei 2.681/1912, aplicando-se a prescrição ânua, conforme dispunha o art 9.<sup>o</sup> do mencionado Diploma. Precedentes do STF e desta Corte. 4. Recurso especial não conhecido" (STJ, REsp 982.492/SP, 4.<sup>a</sup> T., j. 27.09.2011, rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJe 17.10.2011).

24 "Ação de indenização. Contrato de transporte. Embargos de declaração. Código de Defesa do Consumidor. Prescrição. 1. O Acórdão recorrido enfrentou todas as questões apresentadas na apelação, não havendo necessidade de referência expressa a determinados dispositivos legais, ausente, portanto, a alegada violação ao art. 535 do CPC. 2. Aplica-se a prescrição do Código de Defesa do Consumidor (art. 27), em caso de ação de indenização decorrente de dano causado em mercadoria durante o respectivo transporte marítimo, não importando para a definição do destinatário final do serviço de transporte o que é feito com o produto transportado. No caso, o serviço de transporte foi consumado com a chegada da mercadoria no seu destino, terminando aí a relação de consumo, estabelecida entre a transportadora e a empresa que a contratou. 3. Recurso especial conhecido e provido" (STJ, REsp 286.441/RS, 3.<sup>a</sup> T., j. 07.11.2002, rel. p/ acórdão Min. Carlos Alberto Menezes Direito, DJ 03.02.2003).

25 Súmula 145/STJ: "No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave".

26 MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor cit., p. 599 e ss.

27 Idem, p. 527.

28 MIRAGEM, Bruno. Contrato de transporte cit., p. 63.

29 STJ, REsp 610.235/DF, 1.<sup>a</sup> T., j. 20.03.2007, rel. Min. Denise Arruda, DJ 23.04.2007.

30 "Ação civil pública. Recurso especial. Transporte público. Sistema de bilhetagem eletrônica. Legitimidade do ministério público. Relação de consumo. Violação do direito básico do consumidor à informação adequada. 1. A ausência de decisão acerca dos dispositivos legais indicados como violados impede o conhecimento do recurso especial. Súmula 211 do STJ. 2. Os embargos declaratórios têm como objetivo sanear eventual obscuridade, contradição ou omissão existentes na decisão recorrida. Inexiste ofensa ao art. 535 do CPC quando o Tribunal de origem pronuncia-se de forma clara e precisa sobre a questão posta nos autos, assentando-se em fundamentos suficientes para embasar a decisão, como ocorrido na espécie. 3. O Ministério Público tem legitimidade ativa para a propositura de ação civil pública que visa à tutela de direitos difusos,



coletivos e individuais homogêneos, conforme inteligência dos arts. 129, III, da CF, arts. 81 e 82 do CDC e arts. 1.º e 5.º da Lei 7.347/1985. 4. A responsabilidade de todos os integrantes da cadeia de fornecimento é objetiva e solidária. Arts. 7.º, parágrafo único, 20 e 25 do CDC. 5. A falta de acesso à informação suficiente e adequada sobre os créditos existentes no bilhete eletrônico utilizado pelo consumidor para o transporte público, notadamente quando essa informação foi garantida pelo fornecedor em propaganda por ele veiculada, viola o disposto nos arts. 6.º, III e 30 do CDC. 6. Na hipótese de algum consumidor ter sofrido concretamente algum dano moral ou material em decorrência da falta de informação, deverá propor ação individual para pleitear a devida reparação. 6. Recurso especial parcialmente provido” (STJ, REsp 1.099.634/RJ, 3.ª T., j. 08.05.2012, rel. Min. Nancy Andrighi, DJe 15.10.2012).

31 MIRAGEM, Bruno. Contrato de transporte cit., p. 104. MARQUES, Claudia Lima. Contratos no Código de Defesa do Consumidor. 4. ed. São Paulo: Ed. RT, 2002. p. 374; NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. Código Civil comentado. 7. ed. São Paulo: Ed. RT, 2009, p. 704.

32 “Apelação cível. Transporte. Queda de passageiro no interior de um ônibus. Responsabilidade objetiva do transportador. Dano moral in re ipsa. Dever de indenizar. Precedentes. O prestador de serviço público de transporte coletivo, responde objetivamente pelos danos causados aos seus passageiros. Incidência dos arts. 37, § 6.º, da CF, 734 do CC e 14 do CDC. Caso concreto em que a autora, que estava sentada na última poltrona, foi arremessada ao assoalho do coletivo em razão de manobra brusca realizada pela motorista, batendo fortemente com a cabeça. Nexo causal demonstrado, assim como ausente prova a respeito da culpa exclusiva da vítima. Dever de indenizar o dano causado, na medida em que o transportador tem a obrigação de conduzir o passageiro de forma segura ao seu destino. Tendo presente que a lesão apresentada pelo autor foi ocasionada quando estava no interior do coletivo, patente o dever de indenizar os danos morais deflagrados, os quais, na hipótese dos autos, caracterizam-se in re ipsa. Irretocável o montante definido pelo juízo originário, eis que em consonância às peculiaridades da espécie. A confirmação da sentença apelada espelha a ratificação da condenação sucumbencial integralmente a cargo da empresa apelante. Apelação improvida” (TJRS, ApCiv 70059123778, 12.ª Câmara, j. 26.06.2014, rel. Guinther Spode).

33 “Recurso inominado. Consumidor. Transporte coletivo. Queda de passageira na descida do ônibus. Prova dos danos e da causa alegada. Arrancada brusca do veículo evidenciada pela prova testemunhal. Lesão corporal comprovada. Dano moral caracterizado. Responsabilidade objetiva 1. A responsabilidade dos prestadores de serviços públicos, no caso dos autos, transporte coletivo, é objetiva, conforme previsto no art. 37, § 6.º, da CF. 2. Incontroverso o acontecimento. Motorista e cobrador encaminharam a autora ao atendimento médico/hospitalar. A autora comprova o nexo causal, conforme testemunhas ouvidas em Juízo. 3. Aplica-se ao caso o princípio da imediatidade da valoração da prova, devendo ser prestigiado o entendimento do Juízo de Primeiro Grau. 4. Quantum fixado a título de danos morais que deve ser minorado para R\$ 2.000,00, a fim de se adequar aos parâmetros das Turmas Recursais. Recurso parcialmente provido” (TJRS, Recurso Cível 71005240759, 4.ª T. Recursal Cível, j. 27.03.2015, rel. Glaucia Dipp Dreher).

34 “Apelação cível. Transporte. Transporte de pessoas. Ação condenatória por danos estéticos e morais. Enganchamento de aliança de passageira em reentrância contida no corrimão de apoio para desembarque do coletivo. Amputação de dedo de passageira. 1 – Pedido de desentranhamento de documentos trazidos aos autos conjuntamente à réplica que não reúne condições de êxito. Juntada de cópia de correspondência eletrônica na qual exposta, pela autora, ao seu procurador, a versão dos fatos declinada na petição inicial. Ausência de prejuízo ao exercício do contraditório e da ampla defesa. Atendimento aos requisitos dados, pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, para a admissibilidade da juntada de documentos por ocasião da réplica. Agravo retido



conhecido e desprovido. 2 – Preliminar de ilegitimidade passiva ad causam da transportadora que não prospera, à luz da teoria da asserção, isto é, da verificação, em abstrato, da congruência entre os fatos expostos na petição inicial e a pessoa contra quem a parte autora formula a sua pretensão. Mutilação parcial do dedo anelar da mão direita – seguido por sua amputação total –, em decorrência de enganchamento da aliança da autora em reentrância no equipamento corrimão do coletivo da ré, no decurso da prestação do serviço de transporte, que qualifica a demanda, em linha de princípio, como legitimada para figurar no polo passivo da contenda indenizatória decorrente do sinistro. Descabimento de extinção do feito, sem resolução de mérito, na forma do art. 267, VI, do CPC. Agravo retido conhecido e desprovido. Preliminar rejeitada. 3 – A colocação de veículo contendo equipamento que não atende ao dever de segurança, exigido pelo Código de Defesa do Consumidor (art. 14, § 1.º), e a cláusula de incolumidade, ínsita ao contrato de transporte, na forma do Código Civil (art. 734), constitui falha na prestação do serviço imputável ao transportador, mostrando-se suficiente a responsabilizá-lo pelos danos decorrentes do sinistro. Ausência de qualquer excludente de responsabilidade do transportador, no caso em exame. 4 – Na esteira da jurisprudência consolidada desta Câmara, em consonância com o entendimento do STJ, admite-se a cumulação dos pedidos de reparação por danos morais e por danos estéticos, na medida em que distintas as respectivas causas de pedir. Súmula n. 287/STJ. 5 – Valor da indenização por danos morais majorado para R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), considerando precedentes desta Corte, em demandas semelhantes, e atentando para a particularidade, no caso concreto, de que a autora é destra e tem por ofício o magistério, o que, em função da escrita ao quadro negro, enseja a exposição a terceiros, necessária e constantemente, da sua mutilação, o que aprofunda e prolonga, no tempo, o abalo moral decorrente do sinistro. Quantum indenizatório por dano estético majorado para o mesmo responsabilidade civil contratual, o cômputo dos juros de mora dá-se desde a citação, que constitui em mora o devedor (art. 219, caput, CPC). Agravos retidos conhecidos e desprovidos. Apelo da ré desprovido. Apelo da autora provido” (TJRS, ApCiv 70053801197, 12.ª Câm. Civ., j. 16.04.2015, rel. Umberto Guaspari Sudbrack).

35 “Apelação cível. Transporte. Ação ordinária. Queda de passageira ao descer de coletivo. 1. Tratando-se de consórcio entre as empresas prestadoras de serviço público – e aplicável o Código de Defesa do Consumidor –, a responsabilidade daquelas que o compõem é solidária, podendo a consumidora exigir de qualquer delas a indenização correspondente, que, eventualmente, terá direito de regresso contra o causador efetivo do dano. Agravo retido desprovido. 2. Não há falar no ingresso da empresa Gazômetro de Transportes S.A, a uma, porque sequer possui legitimidade a empresa demandada para tanto (art. 6.º do CPC), sendo-lhe defeso defender o interesse de terceiro em nome próprio (considerando que a própria Gazômetro postulou sua intervenção na demanda). A duas, porque não se pode exigir da usuária, ao embarcar no ônibus, a noção exata acerca da empresa operadora do serviço, sendo-lhe bastante identificar – como no caso dos autos – a linha utilizada e a inscrição “Unibus” na parte externa do coletivo, de sorte que plenamente aplicável a chamada Teoria da Aparência. Agravo retido desprovido. 3. A responsabilidade da empresa que opera o transporte coletivo de passageiros dispensa discussão acerca de culpa, consoante previsto no art. 37, § 6.º, da CF e no art. 734 do CC. 4. Comprovado o evento danoso e as lesões sofridas pela demandante e ausente prova da culpa exclusiva ou concorrente da autora, deve ser reconhecido o dever da demandada de reparar os prejuízos suportados pela parte adversa. 5. A reparação de danos extrapatrimoniais deve proporcionar justa satisfação à vítima e, em contrapartida, impor ao infrator impacto financeiro, a fim de dissuadi-lo da prática de novo ilícito, porém de modo que não signifique enriquecimento sem causa dos ofendidos. Na hipótese sob comento, mantida a verba indenizatória fixada na instância de origem (R\$ 5.000,00), com correção monetária pelo IGP-M, a partir da data da sentença. Quanto aos juros de mora, porém, merece pontual reparo a decisão recorrida, pois, por se tratar de relação contratual (transporte), devem incidir a partir da citação (art. 219 do CPC), impondo-se, no particular, o acolhimento da irrisignação da demandada. 6. Os gastos realizados com a recuperação da autora devem ser comprovados por prova idônea, não



se desincumbindo a requerente, no particular, do ônus que lhe incumbia. Hipótese em que se impõe a manutenção da sentença que reconheceu, apenas parcialmente, seu direito ao reembolso das despesas com tratamento médico, fisioterapia e medicamentos. 7. Ônus sucumbenciais mantidos na forma em que distribuídos na origem. Agravos retidos e apelação da autora desprovidos. Apelação da requerida parcialmente provida” (TJRS, ApCiv 70061121646, 12.<sup>a</sup> Câ. Civ., j. 11.09.2014, rel. Mário Crespo Brum).

36 “Consumidor. Transporte coletivo. Ofensas/constrangimentos sofridos no interior de ônibus. Prova das alegações. Ônus da prova que cabia ao autor e do qual se desincumbiu (art. 333, I, do CPC). Danos morais devidos. Manutenção do quantum (R\$ 1.500,00) arbitrado na origem, a título de dano imaterial, em atenção às peculiaridades do caso em tela e para privilegiar as decisões do juízo de primeiro grau (princípio da imediatidade). – No presente caso, centra-se a controvérsia não quanto ao fato do autor possuir ou não o cartão ‘TEU’ com isenção para idosos; ou mesmo o seu direito em razão da idade; mas sim quanto à forma de tratamento que lhe foi dispensada pelo preposto da ré (cobrador do ônibus em que o autor embarcou). – O autor, conforme boletim de ocorrência (f.), registrou que o cobrador do coletivo da empresa ré o chamou de ‘estelionatário e aplicador de golpes’ na frente dos demais passageiros. – As testemunhas Lindomar e Luis Alberto (f.) foram uníssonas em asseverar que o cobrador passou a ofender o demandante, chamando-o de ‘171 e estelionatário’, mesmo depois dele descer do coletivo, quando o cobrador abriu o vidro e continuou proferindo as ofensas. – Destarte, como bem apanhado pela sentença, mesmo que o autor estivesse irregular, caberia ao preposto adotar qualquer medida cabível (solicitar o cartão, impedir a entrada ou cobrar a passagem) que não a ofensa de caráter pessoal e despropositada, ferindo a honra do demandante de forma direta. – Por fim, mantém-se o quantum indenizatório (R\$ 1.500,00), a título de dano extrapatrimonial, em atenção às peculiaridades do caso em tela que restaram explicitadas e fundamentadas pelo Julgador da Origem; e para privilegiar as decisões do Juízo de Origem em razão do Princípio da imediatidade. Sentença mantida. Recurso desprovido” (TJRS, Recurso Cível 71005189311, 3.<sup>a</sup> T. Recursal Cível, j. 07.05.2015, rel. Lusmary Fatima Turelly da Silva).

37 “Recurso inominado. Ação indenizatória. Idosa compelida pelo cobrador a reingressar no ônibus pela porta traseira. Motorista que coloca o veículo em movimento sem aguardar o embarque da idosa, deixando-a na parada. Falha na prestação de serviço. Situação vexatória. Responsabilidade civil objetiva. Aplicação do código de defesa do consumidor e do estatuto do idoso. Danos morais configurados. Indenização adequadamente arbitrada em R\$ 5.000,00. Manutenção da sentença. Restou comprovado nos autos que a autora ingressou no coletivo pela porta dianteira e informou ao cobrador sua impossibilidade física de passar pela catraca. O cobrador, de forma ríspida, a orientou a descer e reingressar pela porta traseira. Todavia, o motorista não aguardou embarque da consumidora e colocou o veículo em movimento, deixando-a para trás. Tratamento desrespeitoso para com a consumidora, idosa de 62 anos e em recuperação de cirurgia. Situação vexatória passível de indenização. A responsabilidade da requerida, prestadora de serviço de transporte é objetiva. Por esta razão, independe de culpa, na forma do art. 14 do CDC. Não ficou demonstrada a culpa exclusiva do consumidor. Cabia ao preposto da ré certificar-se de que a autora não embarcaria, antes de colocar o veículo em movimento. Inobservância da prioridade do idoso no embarque e desembarque prevista na Lei 10.741/2003. Quantum indenizatório que não comporta redução, pois adequado ao caso concreto, considerando as partes envolvidas no evento. Recurso desprovido” (TJRS, Recurso Cível 71005430186, 2.<sup>a</sup> T. Recursal Cível, j. 29.04.2015, rel. Ana Cláudia Cachapuz Silva Raabe).

38 TJRS, Agravo 70065268971, 12.<sup>a</sup> Câ. Civ., j. 30.07.2015, rel. Umberto Guaspari Sudbrack.

39 “Responsabilidade Civil. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora. O assalto a cobrador de ônibus não é fato imprevisível nem alheio ao



transporte coletivo, em zona de frequentes roubos, razão pela qual não vulnera a lei a decisão que impõe à empresa a prova da excludente da responsabilidade pela morte de um passageiro. Precedente desta Quarta Turma (REsp 50.129/RJ, rel. Min. Torreão Braz). Recurso exclusivamente pela alínea a, não conhecido" (REsp 175.794/SP, 4.ª T., j. 05.11.1998, rel. Min. Ruy Rosado de Aguiar, DJ 21.02.2000).

40 "Agravamento regimental. Ação de indenização. Assalto. Interior de ônibus. Responsabilidade da empresa. Excludente. Caso fortuito. Decisão agravada mantida. Improvimento. I. Fato inteiramente estranho ao transporte (assalto à mão armada no interior de ônibus coletivo) constitui caso fortuito, excludente de responsabilidade da empresa transportadora. II. O agravamento não trouxe qualquer argumento capaz de modificar a conclusão alvitrada, a qual se mantém por seus próprios fundamentos. Agravamento improvido" (STJ, AgRg no Ag 711.078/RJ, 3.ª T., j. 16.09.2008, rel. Min. Sidnei Beneti, DJe 30.09.2008). No mesmo sentido: "Processo civil e comercial. Transporte de carga. Contrato verbal. Roubo a mão armada. Prescrição da pretensão ressarcitória. Dies a quo. Ciência inequívoca do expedidor. Responsabilidade da transportadora. Inexistência. Caso fortuito. Havendo roubo da mercadoria, não há mais de se falar na entrega desta. Em tal hipótese, o prazo prescricional da pretensão ressarcitória deve ser contado da data em que houve ciência inequívoca do expedidor acerca do assalto. Tendo o contrato de transporte sido celebrado verbalmente e não havendo alegação das partes no sentido de ter sido acordada qualquer condição especial, aplicam-se apenas as regras gerais atinentes a tal contrato. O roubo de mercadoria transportada, praticado mediante ameaça exercida com arma de fogo, é fato desconexo ao contrato de transporte, e, sendo inevitável, diante das cautelas exigíveis da transportadora, constitui-se em caso fortuito ou força maior, excluindo-se a responsabilidade desta pelos danos causados ao dono da mercadoria. Precedentes. Recurso especial conhecido e provido" (STJ, REsp 904.733/MG, 3.ª T., j. 09.08.2007, rel. Min. Nancy Andrighi, DJ 27.08.2007).

41 "Contrato. Transporte. Assalto. Fortuito interno. Excludente de responsabilidade. Dano moral. Dano material. 1. O fortuito interno não isenta a fornecedora de serviços de responsabilidade por eventual dano sofrido por seus usuários. 2. O assalto em interior de coletivo não caracteriza excludente de responsabilidade da empresa transportadora, porquanto a segurança do passageiro não se desvincula da organização do negócio. 3. Existe dano moral se o passageiro, além de assaltado, é utilizado como refém. 4. Recurso provido" (TJSP, AP 0012987-09.2011.8.26.0576, 14.ª Câmara de Direito Privado, j. 06.02.2013, rel. Melo Colombi, DJ 15.02.2013).

42 "Responsabilidade civil. Acidente ferroviário. Queda de trem. 'Surfista ferroviário'. Culpa exclusiva da vítima. I – A pessoa que se arrisca em cima de uma composição ferroviária, praticando o denominado 'surf ferroviário', assume as consequências de seus atos, não se podendo exigir da companhia ferroviária efetiva fiscalização, o que seria até impraticável. II – Concluindo o acórdão tratar o caso de 'surfista ferroviário', não há como rever tal situação na via especial, pois demandaria o revolvimento de matéria fática-probatória, vedado nesta instância superior (Súmula 7 do STJ). III – Recurso especial não conhecido" (STJ, REsp 160.051/RJ, 3.ª T., j. 05.12.2002, rel. Min. Antônio de Pádua Ribeiro, DJ 17.02.2003).

43 MIRAGEM, Bruno. Direito civil: responsabilidade civil. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 241-242.

44 "Apelação cível. Transporte. Responsabilidade civil. Ação de ressarcimento a título de danos morais. Transporte coletivo. Passageiro retirado do interior do ônibus por suposto ato de vandalismo. Em sendo objetiva a responsabilidade civil da empresa de transporte coletivo (art. 14, § 3.º, I e II, do CDC), ela somente pode ser afastada quando demonstradas a inexistência de defeito na prestação do serviço, ou culpa exclusiva da vítima (consumidor). No caso, não demonstrado pela empresa, o motivo que levou o seu preposto a retirar o demandante Jonathan do interior do coletivo. Dano moral configurado. Indenização devida. Sentença reformada. Unânime. Apelo provido, com



declaração de voto do Des. Antônio Maria Rodrigues de Freitas Iserhard” (TJRS, ApCiv 70059564336, 11.<sup>a</sup> Câ. Civ., j. 11.06.2014, rel. Katia Elenise Oliveira da Silva).

45 SOUZA, Horácio Augusto Mendes de. Regulação jurídica do transporte rodoviário de passageiros. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2003. p. 204-205.

46 TEPEDINO, Gustavo. Comentários ao novo Código Civil. Rio de Janeiro: Forense, 2008. vol. X, p. 541.

47 CASES, José Maria Trepas. Código Civil comentado. São Paulo: Atlas, 2003. vol. VII, p. 171; ASSIS, Araken de. Contratos nominados: mandato, comissão, agência e distribuição, corretagem e transporte. São Paulo: Ed. RT, 2005. p. 320.

48 RIZZARDO, Arnaldo. Contratos. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 785.

49 “Responsabilidade civil. Concessionária de serviço público prestadora de serviço de transporte. Prazo prescricional. Revisão da jurisprudência. Art. 1.<sup>o</sup>-C da Lei 9.494/1997. Princípio da especialidade. Art. 97 da CF e Súmula Vinculante 10 do STF. Prescrição quinquenal. 1. O prazo de prescrição das ações indenizatórias movidas em desfavor de pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviços públicos de transporte é quinquenal, consoante o disposto no art. 1.<sup>o</sup>-C da Lei 9.494/1997. 2. Entendimento consagrado a partir da aplicação da regra da especialidade do disposto no art. 97 da CF, que prevê a cláusula de reserva de plenário, bem como da Súmula Vinculante 10 do STF, que vedam ao julgador negar a aplicação de norma que não foi declarada inconstitucional. 3. Recurso especial provido” (STJ, REsp 1.277.724/PR, 3.<sup>a</sup> T., j. 26.05.2015, rel. Min. João Otávio de Noronha, DJe 10.06.2015).

50 “Agravos regimentais no agravo em recurso especial. Transporte de passageiros de coletivo. Relação de consumo. Prazo prescricional. Art. 27 do CDC. Agravo regimental ao qual se nega provimento. 1. A jurisprudência desta Corte entende que aplica-se o prazo quinquenal previsto no art. 27 do CDC, nos casos de acidente de transporte de passageiros. 2. Agravo regimental desprovido” (STJ, AgRg no AREsp 332.323/SP, 4.<sup>a</sup> T., j. 07.11.2013, rel. Min. Raul Araújo, DJe 11.12.2013). No mesmo sentido: TJRS, ApCiv 70059837401, 12.<sup>a</sup> Câ. Civ., j. 13.08.2015, rel. Umberto Guaspari Sudbrack.

51 MARTHA, N. Alt. Does access to jobs affect employment rates and incomes of innercity residents? San Francisco, Earth Island Institute/Urban Habitat Program, dez. 1991, p. 9.

52 ASCHER, François. Los nuevos principios del urbanismo. Madrid: Alianza Ensayo, 2004; CHAMPION, T.; HUGO, G. Introduction: moving beyond the urban-rural dichotomy. In: \_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_ (ed.). New forms of urbanization. Beyond the urban-rural dichotomy. Ashgate, Aldershot, 2004. p. 3-24. No mesmo sentido: BORJA, Jordi. La ciudad conquistada. Madrid: Alianza Editorial, 2003. p. 51.

53 Veja-se a respeito, no âmbito da União Europeia, a edição do Livro Verde “Por uma nova cultura da mobilidade urbana”, apresentado em 2007, e disponível em: [<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/txt/pdf/?uri=celex:52007dc0551&from=en>].

54 UITP. Mobility cities database. Synthesis report. Brussels: UITP, jun. 2015. Disponível em [[www.uitp.org](http://www.uitp.org)].