



Ministério Público Federal
Procuradoria da República em Goiás
OFÍCIO DO CONSUMIDOR, ORDEM ECONÔMICA, EDUCAÇÃO, CRIANÇA, ADOLESCENTE, IDOSO E PPD

**EXMO(A). SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA VARA
FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DE GOIÁS**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, por sua Procuradora da República signatária, com fundamento na Lei nº 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), vem a presença de V. Ex^a., propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA

em face de:

VIAÇÃO REAL EXPRESSO, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 25.634.551/0001-38, com endereço na Rua 44, n. 399, Setor Nova – Terminal Rodoviário de Goiânia, CEP: 74063-010, a ser citada na pessoa de seu representante legal;

Avenida Olinda, Edifício Rosângela Pofahl Batista, Qd. G, Lt. 02, Park Lozandes
Goiânia – Goiás. CEP 74.884-120
Telefone: (62) 3243-5416. Fax: (62) 3243-5475
e-mail: prgo-1oficio@mpf.mp.br

VIAÇÃO ARAGUARINA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 01.552.504/0001-87, com endereço na Avenida Perimetral Norte, n. 3.442, sala 128, Vila João Vaz, CEP: 74445-190, Goiânia, a ser citada na pessoa de seu representante legal;

EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTES LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 16.624.611/0001-40, com endereço na Rua Lavoura, Qd. 56, s/nº, Lt. 2B, Santa Genoveva, Goiânia/GO, CEP: 74670-180, a ser citada na pessoa de seu representante legal;

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA – INMETRO, pessoa jurídica de direito público interno, representada pelo Procurador-Chefe da União em Goiás, à Rua 10, Qd. F-7, Lts. 82/62, Setor Oeste, CEP: 74.120-020, Goiânia/GO, ou, alternativamente, pelo seu Presidente, no Ed. Sede do INMETRO, à Rua Alexandrina, n. 146, Rio Comprido, Cep. n. 20261-232, Rio de Janeiro-RJ, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos;

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, pessoa jurídica de direito público interno, representada pelo Procurador-Chefe da União em Goiás, à Rua 10, Qd. F-7, Lts. 82/62, Setor Oeste, CEP: 74.120-020, Goiânia/GO, ou, alternativamente, pelo seu Procurador legal, na SECS Trecho 3, Polo 8, s/n, SHCS, Brasília-DF, Cep. n. 70200-003, pelos fatos e fundamentos a seguir expostos.

I – DAS RAZÕES DE AGIR

Foi instaurado o procedimento preparatório nº 1.18.000.002059/2016-18 (anexo), no âmbito da Procuradoria da República em Goiás, a partir de representação formulada por pessoa portadora de deficiência, a fim de investigar possível descumprimento, por parte das empresas que atuam no transporte interestadual, com rotas que abarcam o Estado de Goiás, no que diz respeito à acessibilidade dos seus veículos, com ênfase na existência de rampas, elevadores e espaço interno para os cadeirantes.

Provocada a oitiva das pessoas jurídicas de direito privado, ora arroladas como rés nesta ação coletiva, afirmaram todas elas, em uníssono, que atendiam plenamente à legislação que trata da acessibilidade dos ônibus às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Entretanto, instruído o feito com a manifestação da ANTT (fls. 96/102), verificou-se que, em verdade, as empresas operadoras de transporte interestadual são contumazes infratoras da legislação de acessibilidade, revelando que a atuação administrativa da agência reguladora não é suficiente para coibir os ilícitos observados, restando ao Ministério Público se socorrer do Poder Judiciário para encaminhar a solução adequada ao caso.

DO DIREITO APLICÁVEL

II- DA LEGITIMIDADE *AD CAUSAM* DO *PARQUET* FEDERAL

A legitimidade do Ministério Público Federal para o ajuizamento da presente ação civil pública encontra-se amparada na

Constituição Federal, que dispõe ser incumbência do *Parquet* a defesa dos interesses sociais, bem como zelar pelo efetivo respeito dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados na Carta Magna, senão veja-se:

Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis. (Grifou-se)

Art. 129. São funções institucionais do Ministério Público:

[...]

II - zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados nesta Constituição, promovendo as medidas necessárias a sua garantia;

III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;

A Lei 7.347/85, na mesma linha, prevê a possibilidade de propositura de ação civil pública para a tutela de todo e qualquer interesse difuso ou coletivo (art. 1º, IV), bem assim a legitimidade do MP para sua ajuizamento (art. 5º).

O artigo 79, § 3º, da Lei 13.146/15, por seu turno, cuidando especificamente da proteção aos interesses coletivos ou difusos das pessoas com deficiência, confere ao Ministério Público a titularidade da ação civil pública para tutela desses interesses.

Desta feita, na medida em que a matéria aqui discutida interessa à coletividade indeterminada de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, a legitimidade do Ministério Público é inquestionável.

III- DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL

O dispositivo constitucional que fixa a competência da Justiça Federal para processar e julgar a presente ação coletiva é o art. 109, I, da CF. Assim:

Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:
I - as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidentes de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho;

Em matéria cível, notadamente, a competência da Justiça Federal, conforme descreve o inciso I, é *ratione personae*. É dizer, fixa-se a competência inferindo-se a natureza jurídica federal do órgão/pessoa litigante.

Nessa esteira, o Ministério Público Federal, instituição autônoma da União – art. 128, I, CF -, portanto, integrante da administração pública federal, quando provoca o Poder Judiciário, deve ter como foro exatamente aquele que é dispensado ao ente político União, ou seja, a Justiça Federal.

A propósito do tema, é pertinente a lição doutrinária do Ministro do STF, Teori Albino Zavascki¹:

Com efeito, para fixar a competência da Justiça Federal, basta que a ação civil pública seja proposta pelo Ministério Público Federal. É que, assim ocorrendo, bem ou mal, figurará como autor um órgão da União, o que é suficiente para atrair a incidência do art. 109, I, da Constituição. (...) Reafirma-se, assim, que a simples circunstância de se tratar de ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal é

IZAVASCKI, Teori Albino. *Processo Coletivo: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006, pág. 140.

suficiente para fixar a competência da Justiça Federal.

Ainda, para que não restem quaisquer dúvidas quanto à competência da Justiça Federal para processar e julgar a presente ação civil pública, transcrevemos trechos da ementa do RE 84002, em que, recentemente, o egrégio Supremo Tribunal Federal reafirmou a competência do Poder Judiciário da União para o julgamento das causas propostas pelo *Parquet* Federal, senão veja-se:

Trata-se de dois recursos extraordinários interpostos contra acórdão do Tribunal Regional Federal da 2ª Região, assim ementado: AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PROPOSITURA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. DIREITO TUTELADO. CONSUMIDOR. CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE A XEROX DO BRASIL LOCATÁRIOS E ARRENDATÁRIOS DE MÁQUINAS FOTOCOPIADORAS. AUSÊNCIA DE INTERESSE FEDERAL. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. I- A competência da Justiça Federal é definida pela Constituição da República [ratione personae] de forma que compete aos Juízes Federais processar e julgar as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes. II - A presença do Ministério Público Federal no polo ativo de ação civil pública não tem o condão de, por si só, fixar a competência da Justiça Federal para o processamento do feito. III - Incompetência da Justiça Federal declarada de ofício. Sentença anulada. Recurso prejudicado. Determinação dos autos à Justiça Estadual. Os recursos extraordinários buscam fundamento no art. 102, III, a, da Constituição Federal. A empresa recorrente alega que ocorreu violação ao art. 109, I, da Constituição. O Ministério Público Federal alega ofensa aos arts. 2º; 109, I; e 127 da Constituição. O Subprocurador-Geral da República, Odim Brandão Ferreira, opinou pelo provimento dos recursos extraordinários, em parecer cuja ementa é a seguinte: Recurso extraordinário. Ação civil pública proposta pelo Ministério Público Federal. Competência para apreciar e julgar e feito. O fato de o Ministério Público Federal ser o autor da causa induz sempre a competência da Justiça Federal para apreciar

a causa, dado que ele é uma das facetas da União em juízo; daí não se segue, contudo, que sua presença baste à fixação da competência para o julgamento do mérito da causa pela instância federal. Parecer pelo provimento do recurso extraordinário, de sorte a se anular o acórdão recorrido, determinando-se o retorno dos autos ao TRF2 para que examine o mérito da apelação. Correto o parecer ministerial. **A jurisprudência desta Corte assentou entendimento de que basta o Ministério Público Federal ajuizar a ação para que seja reconhecida a competência da Justiça Federal.** Vejam-se, nesse sentido, o RE 822.816, de relatoria do Ministro Teori Zavascki, e a ementa do RE 228.955, julgado sob a relatoria do Ministro Ilmar Galvão: **AÇÃO CIVIL PÚBLICA PROMOVIDA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. ART. 109, I E § 3º, DA CONSTITUIÇÃO. ART. 2º DA LEI Nº 7.347/85.** O dispositivo contido na parte final do § 3º do art. 109 da Constituição é dirigido ao legislador ordinário, autorizando-o a atribuir competência (rectius jurisdição) ao Juízo Estadual do foro do domicílio da outra parte ou do lugar do ato ou fato que deu origem à demanda, desde que não seja sede de Varas da Justiça Federal, para causas específicas dentre as previstas no inciso I do referido artigo 109. No caso em tela, a permissão não foi utilizada pelo legislador que, ao revés, se limitou, no art. 2º da Lei nº 7.347/85, a estabelecer que as ações nele previstas serão propostas no foro do local onde ocorrer o dano, cujo juízo terá competência funcional para processar e julgar a causa. Considerando que o Juiz Federal também tem competência territorial e funcional sobre o local de qualquer dano, impõe-se a conclusão de que o afastamento da jurisdição federal, no caso, somente poderia dar-se por meio de referência expressa à Justiça Estadual, como a que fez o constituinte na primeira parte do mencionado § 3º em relação às causas de natureza previdenciária, o que no caso não ocorreu. Recurso conhecido e provido. Diante do exposto, com base no art. 21, § 2º, do RI/STF, dou provimento aos recursos. Publique-se. Brasília, 31 de maio de 2016. Ministro Luís Roberto Barroso Relator. (STF - RE: 840002 RJ - RIO DE JANEIRO, Relator: Min. ROBERTO BARROSO, Data de Julgamento: 31/05/2016). Grifou-se.

Ademais, no presente caso a ANTT também é parte, a princípio no polo passivo, mas que, se desejar, poderá migrar para o polo ativo da ação, conforme permissivo legal a seguir abordado.

IV – DA LEGITIMIDADE PASSIVA DO INMETRO E DA ANTT

O INMETRO, autarquia federal de regime especial, por meio do Programa de Acessibilidade do Inmetro, é incumbido de realizar a vistoria nos ônibus de transporte coletivo, no que diz respeito às adaptações de acessibilidade.

As principais normas e regulamentos técnicos definindo critérios de acessibilidade em veículos novos e usados já foram publicados².

Os ônibus já em circulação necessitam de que conste no respectivo Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV a identificação de que o veículo é adaptado. Para tanto, se submetem ao crivo fiscalizatório do INMETRO que, aquiescendo, emite certificado que autoriza a empresa a utilizar Símbolo Internacional de Acessibilidade – SIA.

No entanto, a julgar pelas provas desta ação civil pública (relatos de passageiros, relatórios de fiscalização da ANTT e reportagem da televisão), percebe-se clara negligência nas fiscalizações do INMETRO.

Não se pode conceber que um ônibus seja aprovado pela fiscalização do INMETRO, obtenha o selo de acessibilidade e, logo em seguida, seja autuado pela ANTT, por desrepeito às normas de acessibilidade.

Ora, tal contradição revela um descompasso na

² <http://www.inmetro.gov.br/qualidade/acessibilidade/transporte-rodoviario.asp>

atuação do INMETRO, que mesmo pautado em normas rígidas de acessibilidade, vem deferindo autorização para circulação para veículos flagrantemente não adaptados ou insuficientemente adequados.

Assim, o INMETRO deverá ser condenado a reformular sua política fiscalizatória, adequando-a rigorosamente às normas de acessibilidade, em especial às Leis nº 10.048/2000, 10.098/2000, Decreto nº 5.296/2004, Resolução nº 605/2016 do CONTRAN e as próprias portarias do INMETRO que tratam do tema, inclusive com a revisão dos selos já expedidos.

Já a ANTT é uma autarquia federal responsável pela regulação, inspeção, fiscalização e controle da prestação de serviços públicos de transportes terrestres, bem como à implementação de políticas e à realização de estudos e pesquisas respectivos a essas atividades.

No caso de descumprimento das normas atinentes, deve a ANTT multar os infratores, bem como adotar medidas que assegurem a cessação da conduta ilícita, evitando-se a renovação dos atos ilegais.

Ocorre que, como se verá adiante, as empresas rés são “clientes” cativas da fiscalização da ANTT, reiteradas infratoras da legislação, mesmo após centenas de autuações da agência, o que revela evidente deficiência fiscalizatória da ANTT ou, pelo menos, imposição insuficiente de multas em valores que tenham efetivamente caráter inibitório.

Convém frisar, entretanto, que, a despeito da ANTT figurar no polo passivo, nada impede que decida migrar para o polo ativo, valendo-se do permissivo do art. 6º, §3º, da Lei 7.717/65 e art. 5º, §

2º, Lei 7.347/85, perfeitamente aplicáveis à modalidade de natureza coletiva da ação manejada, conforme preconizado pela doutrina e jurisprudência.

V - DAS NORMAS APLICÁVEIS À ACESSIBILIDADE DOS ÔNIBUS DE TRANSPORTE INTERESTADUAL ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA

Os serviços públicos, em especial o de transporte, são prestações materiais essenciais à fruição dos direitos fundamentais e indispensáveis à dignidade da pessoa humana, quer sejam prestados pelo Estado, quer por delegatários.

O direito de ir e vir é assegurado pela CF/88, em seu art. 5º, XV, sem qualquer tipo de restrição, por exemplo, à condição da pessoa que faz uso do transporte.

Melhor delineando este viés protetivo e inclusivo, o Poder Constituinte Originário garantiu o acesso das pessoas com deficiência a veículos de transporte coletivo:

Art. 227, § 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

Em âmbito infraconstitucional, a novel Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146/2015) trouxe uma

variedade de mandamentos que exteriorizam a acessibilidade como um direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a possibilidade de viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e participação social. Para tanto, o Estatuto mencionado impõe a observância de seus ditames por ocasião da fabricação de veículos de transporte coletivo e adaptação da frota já em circulação (art. 46 e seguintes, 54, I, além de outros).

Como se não bastasse, a fim de garantir a fiel execução das leis de acessibilidade, mesmo daquelas que precederam o Estatuto da Pessoa com Deficiência, a ANTT editou diversas resoluções sobre o tema, dentre as quais destacam-se a Resolução nº 3871, de 01 de agosto de 2012, e a Resolução nº 4323, de 30 de abril de 2014.

Nessa esteira, útil a leitura do artigo 5º da Resolução nº 3.871/2012:

Art. 5º. As transportadoras garantirão o embarque ou desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, adotando uma ou mais das seguintes possibilidades:

- I - passagem em nível da plataforma de embarque e desembarque do terminal (ou ponto de parada) para o salão de passageiros;
- II - dispositivo de acesso instalado no veículo, interligando este com a plataforma;
- III - dispositivo de acesso instalado na plataforma de embarque, interligando-a ao veículo;
- IV - rampa móvel colocada entre veículo e plataforma;
- V - plataforma elevatória; ou
- VI - cadeira de transbordo.

Além disso, as empresas devem disponibilizar, em local de fácil acesso, para o portador de necessidades especiais, a cadeira de

transbordo nos terminais de embarque e desembarque e em todos os pontos intermediários de parada, entre a origem e o destino das viagens, conforme preceitua a referida Resolução, em seu art. 8º, dentre outros que visam melhor atender as necessidades das quais dispõem o Estatuto do Portador de Deficiência.

Ademais, não basta apenas garantir o embarque e desembarque da passageiro portador de deficiência ou com mobilidade reduzida. É preciso assegurar também a adequada acomodação durante a viagem.

Nesse contexto, nos termos da Resolução CONTRAN nº 605, de 24 de maio de 2016, para os veículos adaptados com características de acessibilidade, as empresas rés devem disponibilizar uma série de adaptações, a saber: identificação dos limites dos degraus; reposicionamento dos bancos reservados para próximo da porta principal de acesso; adequações do letreiro da linha operada pelo veículo; pontos de apoio ao longo do salão; identificação visual interna de bancos reservados; adequações no salão para facilitar o deslocamento interno.

A Resolução nº 3871/2012, nos artigos 18 e 19, estabelece o prazo para a adaptação da frota e as sanções para o descumprimento:

Art. 18º. Para assegurar as condições de acessibilidade, a frota total de veículos das transportadoras deverá ser fabricada ou adaptada de acordo com as normas constantes no parágrafo único do art. 1º desta Resolução.

§ 1º O atendimento ao disposto no *caput* será comprovado por meio de inscrição das "características" ou dos "tipos" de acessibilidade no campo "observações" do Certificado de Registro do Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV, conforme atos normativos do Departamento Nacional de Trânsito -

DENATRAN e do Conselho Nacional de Trânsito -CONTRAN.

§ 2º Até 2 (dois) de dezembro de 2014, as condições de acessibilidade para veículos utilizados exclusivamente para o serviço sob regime de fretamento, serão exigidos somente daqueles fabricados a partir de 2008. Após esta data, as condições de acessibilidade serão exigidas da totalidade da frota.

Art. 19. As transportadoras deverão atualizar o cadastro de veículos no sistema informatizado da ANTT, indicando as especificações de acessibilidade existentes e o respectivo equipamento utilizado para o embarque e desembarque, até o mês subsequente do prazo final para renovação do licenciamento anual do exercício de 2014, previsto na Resolução Contran nº 110, de 24 de fevereiro de 2000, conforme tabela abaixo:

Algarismo final da placa	Prazo final para cadastramento de acessibilidade na ANTT
1 e 2	Até outubro de 2014
3, 4 e 5	Até novembro de 2014
6, 7 e 8	Até dezembro de 2014
9 e 0	Até janeiro de 2015

§ 1º As transportadoras que operam sob o regime de fretamento deverão comprovar a acessibilidade de seus veículos quando da solicitação de emissão do Certificado de Registro para Fretamento - CRF ou da inclusão do veículo na sua frota, conforme o caso.

§ 2º Os veículos que não tiverem a comprovação das adaptações previstas na legislação pertinente serão desabilitados no sistema informatizado da ANTT.

Nota-se, então, que o prazo para que as empresas que atuam no transporte coletivo interestadual adaptem suas frotas há muito se esvaiu. Contudo, a ANTT informa que as empresas EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTES LTDA., REAL EXPRESSO

LTDA. E VIAÇÃO ARAGUARINA LTDA., entre o período de 1º de janeiro a 30 de junho de 2016, foram autuadas nos códigos 317 e 318, Resolução ANTT nº 233/2003, que, nos artigos 1º e 2º, III, q, consiste em “não observar as normas e procedimentos de atendimento a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida”; e códigos 3.170 e 3.180, Resolução ANTT nº 3075/2009, que, nos artigos 1º e 2º, III, r, consiste em “não observar as normas e procedimentos necessários para garantir condições de acessibilidade aos veículos”.

A reiteração de condutas das empresas, **materializada em mais de quinhentas autuações pelos motivos acima expostos (mídia de fl. 102)**, apenas reforça a intenção das rés não em não trabalhar com veículos adaptados, muito menos fornecer o correto atendimento ao passageiro portador de necessidade, não obstante a imperatividade que o ordenamento impõe à adaptação dos veículos.

A omissão das empresas rés é gravíssima, porquanto posterga indefinidamente a efetivação de direitos fundamentais, normas intimamente ligadas à dignidade da pessoa humana, inclusive daquela portadora de deficiência.

Consoante a doutrina de GILMAR FERREIRA MENDES, INOCÊNCIO MÁRTIRES COELHO e PAULO GUSTAVO GONET BRANCO (*in* Hermenêutica Constitucional e Direitos Fundamentais, Brasília Jurídica, Ed. 2000, p. 126), descabe postergar a efetivação dos direitos fundamentais:

"O fato de os direitos fundamentais estarem previstos na Constituição torna-os parâmetros de organização e de limitação dos poderes constituídos. A constitucionalização dos direitos fundamentais impede que sejam considerados meras autolimitações dos poderes constituídos — dos Poderes Executivo, Legislativo -, passíveis de serem alteradas

ou suprimidas ao talante destes. Nenhum desses Poderes se confunde com o poder que consagra o direito fundamental, que lhes é superior. Os atos dos poderes constituídos devem conformidade aos direitos fundamentais e se expõem à invalidade se os desprezarem. Os direitos fundamentais qualificam-se, juridicamente, como obrigações indeclináveis do Estado."

Intuitivo que toda a regulamentação estabelecida pelo Poder Público Municipal se traduziu numa manifesta atividade de redução das garantias fundamentais conferidas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o que ensejou a deflagração da presente ação coletiva, num intuito de preservar dignidade daquelas pessoas atingidas com a não efetivação da norma constitucional.

(...)

A sensibilidade do direito postulado – acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência – traz a necessidade de uma atuação rápida e certa do Poder Judiciário, impondo-se ao Poder Público e a seus delegatários o cumprimento e efetivação do direito fundamental debatido que, repita-se, há quase dois anos, vem sendo relegado ao último plano pelas empresas rés.

Sobre o assunto, os Tribunais já se manifestaram quanto à imperatividade da acessibilidade do transporte coletivo. Destaca-se que a única peculiaridade destes julgados refere-se à aplicação da legislação municipal de acessibilidade, ao passo que, em âmbito federal, as Resoluções da ANTT conferem igual densidade normativa à plena acessibilidade dos ônibus do transporte interestadual:

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO CIVIL PÚBLICA - PROTEÇÃO DOS DIREITOS DO DEFICIENTE FÍSICO - PRINCÍPIO DA ACESSIBILIDADE - LIMITAÇÕES FÍSICAS - MAIOR INDEPENDÊNCIA E AUTONOMIA - UTILIZAÇÃO DO

TRANSPORTE COLETIVO URBANO - ADAPTAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS - INCLUSÃO NA SOCIEDADE - IMPERATIVO LEGAL.

1. Em atendimento ao disposto no artigo 227, § 2º, da Constituição da República Federativa do Brasil, bem como aos princípios da igualdade, da dignidade da pessoa humana, da liberdade, e, sobretudo, da acessibilidade, tem o Poder Público o dever de adotar medidas que visem assegurar a integração dos deficientes físicos na comunidade em que vivem, sendo certo que a garantia da acessibilidade gera enorme impacto positivo não só na vida daqueles que possuem uma mobilidade reduzida, mas em toda a sociedade.

2. Não obstante entenda que os artigos 2º e 3º da Lei Municipal n.º 2076/90 não dependem de regulamentação, contendo todas as especificações necessárias ao seu fiel cumprimento, tratando-se, portanto, de dispositivo de eficácia plena, o disposto no § 2º, do artigo 1º, da apontada legislação depende de ato formal do executivo municipal, a fim de assegurar a acessibilidade das pessoas como mobilidade reduzida ao transporte coletivo urbano, através da exigência, junto as empresas permissionárias, da instalação de elevadores hidráulicos, portas largas e a eliminação de obstáculos internos que sirvam de barreiras à acessibilidade.

3. Tendo a chefe do Poder Executivo, titular do Poder Regulamentar conferido pelo artigo 4º Lei Municipal n.º 2076/90, firmado ato administrativo formal junto às empresas concessionárias do transporte coletivo urbano, contendo normas específicas quanto às exigências da adaptação da frota de ônibus, deve ser observado o disposto nos Contratos Administrativos n.º 084 e 085/2006 para fins de cumprimento do princípio da acessibilidade, conforme previsto na Lei n.º 2076/90. 4. Acrescenta-se que os Contratos Administrativos n.ºs. 084/2006 e 085/2006 dispõem expressamente na cláusula décima sexta, acerca da aplicabilidade da Lei Municipal n.º 2.076/90 às avenças entabuladas entre as partes, que especifica, em seu artigo 1º, § 2º, a necessidade de instalação de elevadores hidráulicos, portas largas e a eliminação de obstáculos internos que dificultem o acesso dos

portadores de deficiências físicas, inclusive os que utilizam cadeiras de rodas, devendo ser cumprida a exigência atinente ao rebaixamento do piso, em estrita observância ao princípio da legalidade. 5. A multa diária tem caráter intimidatório, tratando-se de medida coercitiva que visa agir no ânimo do obrigado a fim de influenciá-lo ao cumprimento da decisão judicial, podendo ser fixada independentemente das penalidades impostas pelos Contratos Administrativos firmados entre o Município de Contagem e as empresas recorrentes, uma vez que essas últimas decorrem do descumprimento das obrigações contratuais. 6. Recurso desprovido. (Processo: AC 10079052091083002 TJ/MG Relator(a): Teresa Cristina da Cunha Peixoto Julgamento: 22/08/2013 Órgão Julgador: Câmaras Cíveis / 8ª CÂMARA CÍVEL Publicação: 02/09/2013).

Interessante notar que as empresas rés aduziram, em âmbito extrajudicial, que possuem frota plenamente adaptada - ou em processo de renovação - às pessoas portadoras de deficiência, possuindo todos os requisitos legais exigidos, inclusive apresentando Certificados de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV que atestam a adequação dos veículos, materializada pela utilização do Símbolo Internacional de Acessibilidade – SIA. Real Expresso (fls. 37/57); Empresa Gontijo de Transportes Ltda (fls. 58/80); e Viação Aragarina Ltda. (fls. 104/105).

No entanto, são argumentações pueris que não se sustentam ao menor sinal de confrontação com outros elementos de prova. Isso porque, ainda que formalmente as empresas rés detenham indevidamente documento que ateste a acessibilidade de seus veículos, os fatos demonstram uma verdade diametralmente oposta. As centenas de autuações empreendidas pela ANTT revelam que as rés passam ao largo daquilo que se espera de um veículo adaptado e acessível às

peessoas portadoras de deficiência. Além disso, é importante esclarecer que os requisitos exigidos nas resoluções mencionadas devem ser cumpridos de forma cumulativa. Às empresas réis não é dado escolher apenas uma das obrigações legais para se eximirem das demais. O art. 5º da Resolução nº 3871/12, por exemplo, ao oferecer soluções alternativas de embarque e desembarque do cadeirante, trata apenas do acesso do portador de deficiência ao veículo. Não cuida da permanência do cadeirante no interior do ônibus, que deve ter corredor e espaço adaptado para a passagem da sua cadeira. É preciso cumprir todos os requisitos legais.

Como já mencionado, o resultado da fiscalização da ANTT (fl. 102) demonstra que, num espaço de tempo relativamente curto – dois anos –, as empresas réis foram autuadas mais de quinhentas vezes por não oferecer veículos plenamente acessíveis. Tamanha omissão corrobora as alegações ministeriais e põe por terra as argumentações trazidas pelas empresas no âmbito do procedimento administrativo e que, muito provavelmente, serão renovadas por ocasião das vindouras contestações.

De se ressaltar que a reportagem muito bem produzida pela TV Anhanguera, em 18/07/16, encartada nos autos do procedimento preparatório (fl. 118), de forma semelhante à fiscalização da ANTT, constatou *in loco* o absoluto descumprimento da legislação que trata do tema, em especial as Resoluções nº 3871, de 01 de agosto de 2012, e a Resolução nº 4323, de 30 de abril de 2014, já esmiuçadas acima.

Desta feita, pautado no princípio da primazia da realidade, o MPF rechaça de plano qualquer argumentação no sentido de que a mera obtenção do selo SIA seria suficiente para justificar a

improcedência desta ação civil pública. Como se verifica, as empresas argumentam a plena acessibilidade sem efetivamente oferecê-la.

Convém, ainda, mencionar uma particularidade que apenas reforça a urgência da concessão dos efeitos pretendidos. Como se sabe, a cidade do Rio de Janeiro é sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. No caso dos Paraolímpicos, a abertura será no dia 07 de setembro e terminará em 18 de setembro próximo.

A bem da verdade, as pessoas portadoras de deficiência, em especial aquelas de baixo poder aquisitivo, se desejarem ir aos referidos eventos esportivos, ou empreender outra viagem, por motivos diversos, enfrentarão uma série de dificuldades, a começar pelo meio de transporte, caso optem pela utilização de transporte interestadual. É o caso, por exemplo, do Sr. João Carlos de Mendonça, que procurou o MPF em Goiás para manifestar seu desejo de ir às Olimpíadas e às Paraolimpíadas. Como não tem condições de arcar com passagens aéreas, muito menos dispõe de transporte próprio, o cidadão gostaria de viajar de ônibus, como frequentemente o faz. No entanto, como assíduo usuário do transporte interestadual, o Sr. João Carlos declarou que as empresas de ônibus não disponibilizam sequer o aparato mínimo para o transporte de pessoas portadoras de deficiência (fls. 03/07), o que só reforça o resultado das fiscalizações empreendidas pela ANTT.

Aludindo mais uma vez ao Estatuto da Pessoa com Deficiência, o seu artigo 42, III, dispõe o seguinte:

Art. 42. A pessoa com deficiência tem direito à cultura, ao esporte, ao turismo e ao lazer em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, sendo-lhe garantido o acesso:

III - a monumentos e locais de importância cultural e a espaços que

ofereçam serviços ou eventos culturais e esportivos.

A interpretação teleológica desta norma conduz à conclusão de que não apenas o Poder Público é obrigado a garantir o acesso, mas toda a coletividade, inclusive o delegatário de serviço público.

Sendo assim, para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida que desejarem viajar à cidade do Rio de Janeiro durante a realização dos Jogos, as empresas rés deverão disponibilizar ônibus plenamente acessíveis ou um meio de transporte alternativo que viabilize o adequado traslado dos interessados.

VI- DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA LIMINAR

Nos termos do Novo Código de Processo Civil, o magistrado deve dar especial atenção aos direitos que se busca tutelar em sede de ação judicial quando houver elementos suficientes para verificar a probabilidade do direito, o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo, como neste caso, senão veja-se:

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

Demonstrada a prática ilícita das empresas rés, que, **mesmo transcorridos quase dois anos do prazo final para a adequada adaptação da frota em atividade, ainda não ofertam a necessária e mínima acessibilidade dos ônibus**, levando-se em consideração, ainda, a necessidade de se garantir o transporte das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos do Rio de Janeiro, ou mesmo empreender outras

viagens, bem como a omissão da ANTT em cumprir com seu dever legal de fiscalizar o cumprimento da legislação pertinente à acessibilidade dos veículos que operam o transporte coletivo interestadual, tem-se por atendidos os requisitos da probabilidade do direito.

O perigo de dano exsurge do fato de que a cada dia, por quase dois anos, despreza-se por completo um direito fundamental de mais absoluta relevância, perpetrando o quadro agudo de exclusão e desamparo de pessoas já marginalizadas por sua condição de deficiência, sem levar em consideração, ainda, a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos na cidade do Rio de Janeiro, oportunidade única para proporcionar o acesso de pessoas portadoras de deficiência a um evento esportivo de espectro mundial e que, presumivelmente, dificilmente se repetirá em território nacional pelas próximas décadas.

Dessa forma, presentes os requisitos do art. 300 do CPC/2015, é imperativo a concessão de tutela de urgência em sede de liminar, pois aguardar o provimento definitivo final somente prolongará o dano causado ao direito das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

VII- DOS PEDIDOS

Embora evidente, cumpre ressaltar que os pedidos de tutela provisória de urgência dirigem-se, por sua natureza, apenas às empresas EMPRESA GONTIJO DE TRANSPORTES LTDA., REAL EXPRESSO LTDA. E VIAÇÃO ARAGUARINA LTDA.

Ante o exposto, o Ministério Público Federal requer a V.

Ex^a:

a) a **concessão da tutela provisória de urgência** a fim de que seja determinada às empresas rés que, no prazo de até 90 (noventa) dias, procedam à efetiva adequação e/ou renovação de toda a frota de ônibus em circulação, de modo a garantir a plena acessibilidade por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, tanto por ocasião do embarque e desembarque, quanto da acomodação para realização da viagem, nos termos da legislação de regência, inclusive com a substituição da atual frota. Para a comprovação, devem as empresas demonstrar à ANTT que os veículos estão atendendo integralmente ao que dispõe a lei, devendo a Autarquia Especial informar a esse Juízo o resultado de sua análise;

b) a **concessão de tutela provisória de urgência** a fim de que seja determinada às empresas rés para que, em havendo aquisição de bilhetes por passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sejam utilizados de imediato ônibus plenamente acessíveis para realização do respectivo transporte;

c) a **concessão da tutela provisória de urgência** a fim de que seja determinada às empresas rés que disponibilizem ônibus plenamente acessíveis para operar rotas que tenham como ponto de parada a cidade do Rio de Janeiro, de modo que seja possível aos passageiros portadores de deficiência a utilização do transporte coletivo interestadual como meio de locomoção até à sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos. Alternativamente, na falta de ônibus plenamente acessíveis, que as empresas forneçam outro meio de

transporte adequado e plenamente acessível às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

d) a fixação de multa de R\$ 10.000,00, por dia, em face das empresas arroladas no polo passivo, em caso de descumprimento da obrigação de fazer descrita no item “a”, “b” e “c”;

e) ao final, a confirmação da tutela provisória de urgência requerida nos itens “a”, “b”, “c” e “d”, em provimento definitivo.

f) a citação do polo passivo para, querendo, responder à presente ação, sob pena de revelia e seus efeitos;

g) a condenação do INMETRO para que fiscalize todos os ônibus de transporte interestadual, efetivamente vistoriando os veículos e emitindo o competente certificado apenas para aqueles que de fato atendam à legislação de adaptação, e cancelando os selos emitidos irregularmente, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por dia, em caso de descumprimento;

g) a citação da ANTT para responder a esta ação ou, caso queira, integrar o polo ativo da lide ao lado do MPF, nos termos do art. 6º, § 3º, da Lei 4.717/65 e art. 5º, § 2º, Lei 7.347/85;

h) caso a ANTT opte por permanecer no polo passivo, seja condenada à obrigação de fazer consistente em fiscalizar, em Goiás, e efetivamente coibir, com pesadas multas administrativas e, inclusive, a interdição dos ônibus irregulares, em caso de reincidência, as

práticas das empresas rés detalhadamente descritas nesta inicial, sob pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por dia, em caso de descumprimento.

Pretende-se provar o alegado por todos os meios de prova admitidos em direito, em especial documentos, depoimento pessoal dos representantes legais das rés, oitiva de testemunhas, realização de perícias e inspeções judiciais, dentre outros.

O MPF declara, desde já, que opta pela realização de audiência de conciliação.

Dá-se à causa o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil) reais meramente para fins fiscais.

Goiânia, 12 de agosto de 2016.

Mariane G. de Mello Oliveira
PROCURADORA DA REPÚBLICA