

**EXMA. SRA. JUÍZA DE DIREITO DA 8ª VARA DE FAZENDA PÚBLICA DA
COMARCA DA CAPITAL**

Distribuição por dependência
ao processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001

GRERJ ELETRÔNICA Nº 61639604693-01

CONSÓRCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES, sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 12.464.553/0001-84, **CONSÓRCIO INTERNORTE DE TRANSPORTES**, sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 12.464.539/0001-80, **CONSÓRCIO SANTA CRUZ DE TRANSPORTES**, sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 12.464.577/0001-33, e **CONSÓRCIO INTERSUL DE TRANSPORTES**, sociedade inscrita no CNPJ/MF sob o nº 12.464.869/0001-76, todas com sede na Rua Victor Civita, nº 77, Bloco 8, Ala Leste, 2º e 3º Andares, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro – RJ, vêm, perante este MM. Juízo, por seus advogados abaixo assinados (doc. 1), ajuizar a presente **ação de tutela cautelar requerida em caráter antecedente à execução de título judicial**, com fulcro no art. 305 do CPC¹, contra o **MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO** (“MRJ”), pessoa jurídica de direito público inscrita no CNPJ/MF sob o nº 42.498.733/0001-48, representado, conforme art. 1º da LC nº 132/2013, pela Procuradoria Geral do Município, com sede na Travessa do Ouvidor, nº 04, 18º Andar, Centro, Rio de Janeiro – RJ, 20040-040, pelos fatos e fundamentos expostos a seguir.

¹ “Art. 305. A petição inicial da ação que visa à prestação de tutela cautelar em caráter antecedente indicará a lide e seu fundamento, a exposição sumária do direito que se objetiva assegurar e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo”.

- I -

DISTRIBUIÇÃO POR DEPENDÊNCIA

1. O objeto da presente ação é assegurar o estrito cumprimento do acordo judicial celebrado entre as Partes no âmbito do processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001 ("Acordo Judicial" - doc. 2), homologado por sentença parcial de mérito proferida por este MM. Juízo (doc. 3), transitada em julgado.

2. Sendo o Acordo Judicial título executivo judicial, na forma do art. 515, II do CPC², é prevento este MM. Juízo para o julgamento de demanda que vise o seu cumprimento³, bem como de qualquer medida cautelar a ela relacionada, conforme previsto no art. 516, II do CPC⁴, razão pela qual requer-se seja o presente feito distribuído por dependência ao processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001.

- II -

DESCUMPRIMENTO DE ACORDO JUDICIAL CELEBRADO HÁ MENOS DE UM ANO

3. Não há segurança jurídica para quem contrata com o Ente Municipal: atualmente, o MRJ vem decidindo, de forma unilateral, não cumprir as obrigações contratualmente previstas, fazendo com que suas contratadas se vejam obrigadas a recorrer reiteradamente ao Poder Judiciário para fazer valer contratos validamente celebrados.

² "Art. 515. São títulos executivos judiciais, cujo cumprimento dar-se-á de acordo com os artigos previstos neste Título: (...) II - a decisão homologatória de autocomposição judicial".

³ Consoante a jurisprudência deste e. TJRJ: "**A decisão homologatória de autocomposição judicial constitui título executivo judicial, razão pela qual, em regra, o cumprimento de sentença deve ser processado perante o juízo que decidiu a causa no primeiro grau de jurisdição. Artigos 515, II e art. 516, II, ambos do CPC/2015**" (TJRJ, Agravo de Instrumento nº 0010139-79.2018.8.19.0000, Rel. Des. Sérgio Seabra Varella, 25ª Câmara Cível, j. 11.04.2018).

⁴ "Art. 516. O cumprimento da sentença efetuar-se-á perante: (...) II - o juízo que decidiu a causa no primeiro grau de jurisdição"

4. As atitudes da Municipalidade vão desde impedir que concessionárias façam jus à atualização monetária da tarifa nos termos contratuais, até a decretação arbitrária de caducidade de contratos de concessão, em desrespeito às obrigações assumidas.
5. O resultado não poderia ser outro: o congestionamento do Poder Judiciário com uma enxurrada de ações decorrentes de conflitos causados pelo MRJ em razão do descumprimento dos contratos de concessão municipais. Ao deixar de dar cumprimento às avenças, o MRJ faz sangrar o caixa das empresas, impede a realização de novos investimentos e melhorias no serviço.
6. Agora o MRJ, por meio da edição de decretos, passou a inadimplir acordo judicial firmado e homologado por este ínclito Juízo há menos de um ano.
7. É exatamente para coibir essa nova conduta ilegal por parte do MRJ e garantir o cumprimento do acordo judicial homologado por V. Exa. em maio de 2022 (doc. 2) que é proposta a presente cautelar.
8. Como é de conhecimento deste MM. Juízo, em 19.05.2022 as Partes celebraram, no âmbito da ação civil pública nº 0045547-94.2019.8.19.0001, o Acordo Judicial, pondo fim a anos de litígio no âmbito da concessão do serviço público de transporte de passageiros por ônibus na cidade do Rio de Janeiro.
9. À época, em razão do reiterado descumprimento contratual por parte do MRJ, as CONCESSIONÁRIAS atravessaram grave crise: as tarifas estavam congeladas havia mais de 4 anos, período no qual a inflação foi de 24%, e corroeram um quarto de sua receita operacional, o que acabou por ensejar pedidos de recuperação judicial de três das Autoras perante este e. TJRJ (docs. 4/6). O sistema como um todo estava experimentando um verdadeiro colapso, tornando-se impossível a realização de qualquer investimento para melhorias na frota, ou até mesmo para sua manutenção.

10. Adicione-se ainda, à equação, o fato de que o MRJ buscava a retomada da operação do BRT e do sistema de bilhetagem, ameaçando as CONCESSIONÁRIAS, completamente sufocadas, com penas de caducidade, retomada forçada de concessão, etc.

11. Nesse contexto, para pôr fim a inúmeras disputas então existentes entre MRJ e as CONCESSIONÁRIAS, foi celebrado o Acordo Judicial, em que o MRJ reconheceu, expressamente, a necessidade de reajuste significativo da tarifa, através de um auxílio emergencial às CONCESSIONÁRIAS, essencial para a sobrevivência das empresas e do próprio sistema de transporte público por ônibus do Rio de Janeiro.

12. No que importa à presente cautelar, o Acordo Judicial previu as seguintes obrigações:

- A manutenção, para o ano de 2022, da tarifa pública no patamar de R\$ 4,05, o mesmo praticado desde 2019 (Cláusula 3.I do Acordo Judicial);
- A criação de uma tarifa de remuneração a partir da primeira quinzena de junho de 2022, calculada pelo reajuste inflacionário previsto contratualmente à tarifa base celebrada no Contrato de Concessão. À época da celebração do Acordo Judicial, maio de 2022, esta tarifa foi fixada expressamente em R\$ 5,80 (Cláusula 3.II do Acordo Judicial);
- O pagamento de subsídio pelo MRJ às CONCESSIONÁRIAS, com previsão no art. 9º, §5º da Lei nº 12.587/12, calculado com base na quilometragem percorrida por seus ônibus, excluindo-se a receita percebida por estas com a tarifa pública (Cláusula 3.III do Acordo Judicial);
- Em caso de redução da operação, por parte das CONCESSIONÁRIAS, a patamares inferiores a 80% da meta de quilometragem total estipulada pelo MRJ para cada uma das linhas, a remuneração da CONCESSIONÁRIA inadimplente se limita, com relação à referida linha que deixou de cumprir o patamar de 80%, à tarifa pública (Cláusula 10 do Acordo Judicial);

- A previsão do pagamento do subsídio pelo MRJ e o reconhecimento de que a tarifa-base em maio de 2022 correspondia a R\$ 5,80 não afasta a obrigação relativa ao reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão, nos termos de sua Cláusula 12 (Cláusula 11 do Acordo Judicial).

13. Entretanto, passado menos de um ano da homologação do Acordo Judicial, o MRJ começou a descumprir seus termos, editando uma série de Decretos para introduzir novas obrigações às CONCESSIONÁRIAS, totalmente diversas daquelas previstas no Acordo Judicial, e alterando de forma unilateral as regras sobre a tarifa de remuneração e o pagamento do subsídio, o que, em última instância, leva, novamente, as CONCESSIONÁRIAS à situação calamitosa que se encontravam antes da celebração do acordo.

- III -

O DESCUMPRIMENTO POR MEIO DE DECRETOS: A ESTIPULAÇÃO DE GLOSAS NO SUBSÍDIO DECORRENTES DE OBRIGAÇÕES QUE JAMAIS FORAM PREVISTAS NO ACORDO JUDICIAL

A. Os DECRETOS:

14. Em **26.12.2022**, o MRJ editou o Decreto Rio nº 51.889/22 (doc. 7), fazendo expressa referência ao Acordo Judicial firmado em 19.05.2022, cujo integral cumprimento era então expectativa real, para reajustar o valor nominal da tarifa de remuneração das concessionárias, a partir de 01.01.2023, para R\$ 6,20, por meio da aplicação da fórmula paramétrica prevista nos Contratos de Concessão (cf. art. 1º do doc. 7) e fixar o valor do subsídio em R\$ 3,18 por quilômetro rodado, também nos termos do Acordo Judicial (Cláusula 3.III do doc. 2).

15. Recorda-se – porquanto de extremo relevo, para a compreensão do alcance da conduta do ente municipal – que, além das severas contrapartidas impostas às CONCESSIONÁRIAS no Acordo Judicial, como a concordância com a

retomada do serviço do BRT e a extinção parcial do contrato de concessão no tocante ao serviço do BRT e da operação do sistema de bilhetagem, não foi prevista nenhuma outra condição para assegurar o pagamento do valor do subsídio, além da obrigação de manutenção da operação em patamares não inferiores a 80% da meta de quilometragem total estipulada pelo MRJ.

16. Nada mais. Nenhuma outra obrigação foi prevista no Acordo Judicial homologado por este MM. Juízo que condicionasse o pagamento do auxílio emergencial.

17. Entretanto, o MRJ, **7 meses** após, criou novas obrigações para as CONCESSIONÁRIAS no Decreto Rio nº 51.889/22⁵ (doc. 7):

- Todos os veículos licenciados com equipamento de ar-condicionado deveriam operar com os mesmos ligados e em bom estado de manutenção (art. 3º);
- Veículos equipados com sensores de temperatura deveriam operar climatizados (art. 3º);
- As CONCESSIONARIAS deveriam instalar até 31.07.2023, às suas expensas, em todos os veículos empregados no serviço e licenciados com ar-condicionado, sensores de temperatura;

18. E sanções foram previstas, todas elas importando na redução do valor do quilômetro rodado e, conseqüentemente, diretamente no valor do subsídio,

⁵ “Art. 3º As concessionárias do SPPO-RJ deverão operar com ar condicionado ligado e em bom estado de manutenção em todos os veículos licenciados com o referido equipamento, em conformidade com obrigação assumida no Termo de Conciliação firmado com o Município do Rio de Janeiro em 24 de maio de 2018. (...) § 3º Nos veículos equipados com sensores de temperatura, o IRK será reduzido a R\$ 7,07 (sete reais e sete centavos) e o subsídio tarifário a ser pago por quilômetro será reduzido a R\$ 1,08 (um real e oito centavos) nas viagens realizadas sem climatização.

Art. 4º As concessionárias do SPPO-RJ deverão instalar até 31 de julho de 2023, às suas expensas, sensores de temperatura embarcados em todos os veículos empregados no serviço e licenciados com ar condicionado, que deverão compartilhar a informação em tempo real com a SMTR.

Parágrafo único. O IRK será reduzido a R\$ 7,07 (sete reais e sete centavos) e o subsídio tarifário pago a concessionária do SPPO-RJ que descumpra o disposto no caput será reduzido a R\$ 1,08 (um real e oito centavos) por quilômetro em todas as **viagens realizadas, até que sejam instalados os sensores em todos os veículos.**”

fixado pelo MRJ **apenas 7 meses** antes, que foi atualizada para R\$ 3,18 no referido Decreto.

19. Na semana seguinte, em **02.01.2023**, as CONCESSIONÁRIAS foram surpreendidas com a edição de outra nova norma, o Decreto Rio nº 51.915/23 (doc. 8), que alterou o Decreto Rio nº 51.889/22.

20. Referido Decreto, além de diminuir o valor de subsídio para R\$ 2,81, agravou ainda mais o cenário imposto pelo primeiro ato administrativo: sem qualquer justificativa, estudo ou fundamentação, reduziu o valor do subsídio pago por quilômetro rodado pelos ônibus que (i) funcionarem com ar-condicionado desligado (art. 3º, §3º); ou (ii) não tiverem sensor de temperatura instalado até 31.07.2023 (art. 4º, § único), em ambos os casos, **de R\$ 2,81 para R\$ 0,71**.

21. Mas, não satisfeito ainda, **14 dias depois**, em **16.01.2023**, o MRJ editou o Decreto Rio nº 51.940/23 (doc. 9), novamente alterando o Decreto Rio nº 51.889/22, e novamente agravando as penalidades impostas às CONCESSIONÁRIAS, reduzindo ainda mais o valor a elas pago a título de subsídio, em mais uma clara violação do Acordo Judicial.

22. Na ocasião, o MRJ, outra vez sem qualquer justificativa, estudo ou fundamentação, (i) aboliu o pagamento de qualquer subsídio aos veículos multados por transitarem com ar condicionado inoperante; (ii) reduziu o valor do subsídio pago por quilômetro rodado pelos ônibus sem sistema de climatização para R\$ 1,97; e, também unilateralmente, (iii) alterou a Cláusula 10ª do Acordo Judicial para determinar que “*caso haja redução da operação a patamares inferiores a 60% da quilometragem determinada pelo Município do Rio de Janeiro para cada linha do SPPO-RJ*”, além da suspensão do pagamento do subsídio, seria cobrada multa das CONCESSIONÁRIAS.

23. Ao fim, ao que interessa à presente demanda, o Decreto Rio nº 51.889/22 passou a ter as seguintes previsões⁶:

- Fixou a tarifa de remuneração das CONCESSIONÁRIAS em R\$ 6,20, calculado pela fórmula paramétrica prevista nos Contratos de Concessão;
- Fixou o Indicador de Receita por Quilômetro – IRK em R\$ 9,17 e o valor de subsídio por quilômetro pago às CONCESSIONÁRIAS em R\$ 2,81;
- Determinou a instalação de sensores de temperaturas em todos os ônibus licenciados com ar-condicionado até 31.07.2023, diminuindo o IRK a R\$ 7,07 e o subsídio pago por quilômetro a R\$ 0,71 para os veículos que não cumprirem a nova regra;
- Determinou que, caso veículos equipados com sensores de temperatura realizassem viagem sem climatização, o valor do IRK seria reduzido a R\$ 7,07 e o subsídio a R\$ 0,71;
- Determinou que, até que fossem instalados os sensores em todos os veículos – inicialmente considerado o prazo de 31.07.2023 – haveria redução do IRK para R\$ 7,07 e do subsídio para R\$ 0,71;
- Determinou o não pagamento de qualquer subsídio às CONCESSIONÁRIAS cujos veículos fossem autuados pela Secretaria Municipal de Transportes por estarem com o ar condicionado desligado.
- Reduziu o subsídio pago aos ônibus que fossem licenciados sem ar-condicionado de R\$ 2,81 para R\$ 1,97;
- Instaurou pena de multa diária às linhas que operarem com menos de 40% da quilometragem determinada pelo MRJ e outra às linhas que operarem em 40% e 60% da quilometragem prevista.

24. Em seguida, foi editada a Resolução SMTR nº 3.591/23 (doc. 10), que reproduz as regras previstas nos Decretos consolidando as glosas no subsídio em razão da climatização da frota.

⁶ O inteiro teor do referido Decreto, em sua redação atual, pode ser consultado no doc. 22.

25. Frente às diversas previsões que incidem imediatamente sobre o subsídio recebido pelas CONCESSIONÁRIAS – necessário para manter o nível de investimento para atualização da frota – estas encaminharam em **09.02.2023** ofício à Secretaria Municipal de Transportes (doc. 11), expondo as dificuldades de implementação imediata das penalidades previstas nos Decretos – *i.e.* a necessidade de manutenção e revisão dos aparelhos de ar-condicionado dos ônibus – e requerendo a suspensão das sanções previstas pelo prazo de 60 dias, necessário para readequação da frota.

26. Entretanto, o MRJ respondeu o referido ofício apenas em **03.04.2023** – quase 2 meses depois, tendo no período sido glosados mais de R\$ 11 milhões do subsídio devido às CONCESSIONÁRIAS – com o vago argumento de que “*as alegações apresentadas não desobrigam os Consórcios a honrarem a execução dos serviços delegados*” (doc. 12).

27. Assim, diante da flagrante violação pelo MRJ dos termos do Acordo Judicial, não restou alternativa às CONCESSIONÁRIAS senão o ajuizamento da presente ação.

B. GLOSAS ILEGAIS NO SUBSÍDIO DECORRENTES DE OBRIGAÇÃO JAMAIS PREVISTA NO ACORDO JUDICIAL:

28. Como se expôs acima, o referido Acordo Judicial colocou fim a diversas controvérsias havidas entre as Partes, incluindo-se a referente à obrigação de climatizar a frota.

29. À época do Acordo Judicial, havia duas ações civis públicas ajuizadas pelo Ministério Público do Rio de Janeiro perante este MM. Juízo que discutiam a climatização da frota: (i) o processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001 (doc. 13), ajuizado contra todas as Partes deste feito, na qual foi celebrado o Acordo Judicial; e (ii) o processo nº 0052698-24.2013.8.19.0001, do qual não são partes as CONCESSIONÁRIAS.

30. Após a celebração do Acordo Judicial, ambas as demandas, **no que tange à climatização dos ônibus**, foram extintas por perda de objeto em razão da composição (docs. 3 e 14)⁷.

31. A r. sentença proferida na ação nº 0052698-24.2013.8.19.0001 teve por fundamento, inclusive, manifestação do próprio MRJ na qual reconhece expressamente que *“em se considerando os principais pontos do acordo firmado no processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001 e a dimensão da realização de uma intervenção neste momento, a sua imediata efetivação prejudicará o atingimento dos objetivos e metas do acordo recém firmado na demanda supramencionada”*, conclui que **“o acordo nos autos da ACP nº 0045547- 94.2019.8.19.0001 logrou fato mais amplo e relevante, consistente na busca do restabelecimento do serviço de qualidade e abrangência para a população”** (doc. 15).

32. Com efeito, diante da situação emergencial em que se encontrava o sistema de transporte rodoviário e da necessidade de se garantirem condições mínimas para o restabelecimento dos serviços, **as Partes convencionaram que, para fins de pagamento do subsídio estipulado no Acordo Judicial, o auxílio seria computado com base exclusivamente na quilometragem rodada por cada uma das linhas**, consignando-se como requisito para o recebimento do auxílio o atingimento do piso mínimo de 80% das rotas estabelecidas pelo MRJ.

33. Não houve nenhuma outra condição estipulada pelas Partes com vistas ao pagamento do subsídio no Acordo Judicial. Tampouco foram

⁷ “Iniciado o ato, foi lida minuta de acordo e propostos ajustes pelas partes, que, após consenso, submeteram a proposta à apreciação do juízo. Pela MM. Juíza de Direito Alessandra Tufvesson foi proferida a seguinte decisão: HOMOLOGO o acordo a que chegaram as partes, por SENTENÇA, extinguindo parcialmente o feito, em relação aos itens 1, 5, 6, 7 e 11 do pedido liminar e item 2 do pedido principal formulado neste processo, tudo com fulcro no art. 487, III, b do CPC” (doc. 3); e “Considerando o teor da certidão de IE 9912, bem como os principais pontos do acordo firmado no processo nº 0045547-94.2019.8.19.0001, que , como mencionado pelo Município do Rio de Janeiro, poderia ser eventualmente prejudicado por uma ordem de intervenção nesta ação, porque fora tornada ‘prejudicial e antieconômica quando verificado que o acordo nos autos da ACP nº 0045547-94.2019.8.19.0001 logrou fato mais amplo e relevante, consistente na busca do restabelecimento do serviço de qualidade e abrangência para a população’, entendo pela perda de objeto superveniente na presente demanda, como também alegado pelos consórcios” (doc.14).

diferenciados os ônibus licenciados com ar-condicionado daqueles sem climatização ou dos com o ar inoperante. Pelo contrário: **nos termos do Acordo Judicial, todos os veículos que cumprissem a meta mínima de 80% das rotas estabelecidas deveriam ser remunerados com base na quilometragem rodada**⁸.

34. E a razão é muito simples: a função do subsídio, a sua razão de ser, é exatamente trazer o valor da tarifa para os dias atuais, depois de quase 4 anos sem que ela tivesse sido atualizada monetariamente. Ou seja, diante da situação insustentável que as CONCESSIONÁRIAS passavam e da necessidade de se restabelecer a normalidade do serviço por elas prestado, o MRJ se obrigou, em acordo homologado por este MM. Juízo, e, portanto, título executivo judicial, a pagar subsídio emergencial, o que ocorreria sem qualquer condicionante, a não ser o descumprimento das metas de quilometragem estipuladas pelo MRJ.

35. O Decreto Rio nº 51.889/22, modificado pelos Decretos posteriores (Decretos Rio nºs 51.915/23 e 51.940/23), portanto, viola o Acordo Judicial na medida em que cria obrigações e sanções às CONCESSIONÁRIAS não previstas na composição homologada por este MM. Juízo, que vão ao encontro da obrigação do MRJ de subsidiar a diferença entre a tarifa pública e a tarifa de remuneração. Em outras palavras, **o Acordo Judicial restou violado porque o MRJ alterou unilateralmente a obrigação por si assumida de subsidiar o sistema de ônibus, deixando de repassar às CONCESSIONÁRIAS as verbas a que se obrigou.**

36. Afinal, os referidos atos administrativos, de forma unilateral, dispõem sobre:

- A perda de 100% do valor do subsídio por obrigação não prevista no Acordo Judicial, qual seja, a realização de viagem com ar-condicionado desligado (cf. art. 3º, §4º do Decreto Rio nº 51.889/22);

⁸ “Em caso de redução da operação, por qualquer dos concessionários, a patamares inferiores a 80% da meta de quilometragem total a ser estipulada pelo Município do Rio de Janeiro para cada linha de ônibus, a remuneração da concessionária em relação à respectiva linha se limitará à tarifa pública” (Doc. 2, Cláusula 10).

- A redução de mais de 75% no valor do subsídio (de R\$ 2,81 para R\$ 0,71) por obrigação não prevista no Acordo Judicial, qual seja, a realização de viagem com ar-condicionado desligado, caso captada pelo sensor de temperatura (cf. art. 3º, §3º do Decreto Rio nº 51.889/22);
- A redução de mais de 75% no valor do subsídio (de R\$ 2,81 para R\$ 0,71) por obrigação não prevista no Acordo Judicial, qual seja, o trânsito de ônibus sem sensores de temperatura (cf. art. 4º, Parágrafo Único do Decreto Rio nº 51.889/22);
- A redução de 30% no valor do subsídio (de R\$ 2,81 para R\$ 1,97) para ônibus licenciados sem climatização (cf. art. 3º, § 5º do Decreto Rio nº 51.889/22), diferenciando veículos e criando categoria jamais prevista no Acordo Judicial;
- A criação de sanção contratual cumulativa à já prevista no Acordo Judicial, aplicada nas hipóteses em que a operação de ônibus se der em patamar inferior a 40 ou a 60% da quilometragem determinada pelo MRJ (cf. art. 6º do Decreto Rio nº 51.889/22).

37. Tais novas imposições pelo MRJ – além de configurarem ato ilícito e de violarem o Acordo Judicial homologado por este MM. Juízo – afetam economicamente de forma gravíssima as CONCESSIONÁRIAS e comprometem a própria prestação dos serviços, fazendo ruir todo o esforço empreendido para que, ainda que de forma paulatina, as CONCESSIONÁRIAS fossem recuperando o fôlego para prestar um melhor serviço possível à população carioca. Renovar a frota, climatizar e fazer a adequada manutenção dos ônibus, tudo isso exige disponibilidade de recursos. As CONCESSIONÁRIAS, de boa-fé, confiaram que, com o pagamento do subsídio, teriam condições de, em tempo razoável, atender a todas essas demandas.

38. Mas, o que, na verdade, ocorreu foi que, por muito pouco tempo, puderam manter a programação financeira, eis que, frustrando todas as expectativas, o MRJ, unilateralmente, cortou de forma significativa, a receita esperada. Apenas a título ilustrativo, ressalta-se que nesses meses após a edição dos Decretos em referência a perda de receita das Concessionarias atingiu mais de R\$ 18 milhões.

39. Com efeito, além de ilegais e abusivas, as novas condições impostas pelo MRJ às CONCESSIONÁRIAS para a climatização instantânea da frota são objetivamente impossíveis de serem cumpridas sem a estipulação de um prazo razoável para a troca dos veículos e sem verbas para investimentos.

40. O MRJ sabe se tratar de medida inócua, eleitoreira e inexecutável. Com efeito, depois de ter retomado a operação do BRT, o MRJ tomou empréstimo da ordem de R\$ 1,3 bilhão⁹ para possibilitar a troca dos veículos e a climatização da frota, o que, passado quase um ano, ainda não foi completamente concluído.

41. Relevante é que, ao assim proceder, o MRJ acaba recolocando as CONCESSIONÁRIAS em situação de estrangulamento que, ao final, além de não permitir os novos investimentos necessários à tão desejada climatização total da frota, acabará por colocar em risco a operação do próprio sistema, em prejuízo direto à população carioca.

42. Em conclusão, confira-se um resumo das perdas sofridas pelas CONCESSIONÁRIAS em razão da atuação unilateral do MRJ em violação ao Acordo Judicial até a primeira quinzena de maio:

	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	1ª Quinzena de Maio	TOTAL
Viagens Veículos sem Ar	R\$ 1.789.436,68	R\$ 2.802.271,35	R\$ 1.751.164,52	R\$ 3.780.721,56	R\$ 1.941.894,89	R\$ 12.065.489,00
Viagens Veículos com Ar Inoperante	R\$ 963.266,88	R\$ 1.125.130,04	R\$ 351.829,28	R\$ 98.644,37	R\$ 33.898,66	R\$ 2.572.769,23
Sanção por Operação Inferior a 60% da Meta	R\$ 804.920,69	R\$ 1.391.008,96	R\$ 481.600,71	R\$ 543.560,96	R\$ 228.126,70	R\$ 3.449.218,02
TOTAL	R\$ 3.557.624,25	R\$ 5.318.410,35	R\$ 2.584.594,51	R\$ 4.422.926,89	R\$ 2.203.920,25	R\$ 18.087.476,25

⁹ <http://glo.bo/3MTXR8e>: “Prefeitura pede empréstimo de R\$ 1,8 bilhão para reformar BRT, antes da concessão do sistema”, dos quais R\$ 1,3 bilhão seria para investimento na frota de ônibus.

43. Evidentemente, a atuação unilateral do MRJ em desrespeito ao acordo consensualmente celebrado com as CONCESSIONÁRIAS – alterando as regras de pagamento do subsídio e criando sanções jamais previstas no instrumento – configura o descumprimento do Acordo Judicial, a ensejar o ajuizamento de ação que garanta a sua correta execução.

- IV -

**GLOSA ILEGAL DECORRENTE DE NOVO DECRETO: A REDUÇÃO DO
SUBSÍDIO DEVIDO PELA INTEGRAÇÃO DO SPPO COM O VLT**

44. Não apenas ao dispor sobre exigências para o pagamento do subsídio e inovar impondo sanções o MRJ descumpriu os termos do Acordo Judicial.

45. Em **09.03.2023**, o MRJ editou o Decreto Rio nº 52.134/23 (doc. 16), que *“dispõe sobre a integração do Serviço Público de Passageiros por Ônibus – SPPO e do Sistema Bus Rapid Transit – BRT com o Veículo leve sobre Trilhos – VLT Carioca, através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica e do Bilhete Único Carioca – BUC”*. Em termos simples, a integração do sistema de VLT ao de ônibus significa dizer que, caso um usuário realize viagens nos dois modais em um período de até três horas, pagará apenas uma passagem¹⁰.

46. No Decreto, também dispôs o MRJ que *“a tarifa do BUC deverá ser repartida na proporção de sessenta e cinco por cento para o VLT Carioca e trinta e cinco por cento para o SPPO ou Sistema Bus Rapid Transit – BRT”* (doc. 16).

47. Em seguida, em 31.03.2023, foi editada a Resolução SMTR nº 3.606/23, consolidando *“as regras de proporção de repartição tarifária para os modos de transporte do município do Rio de Janeiro que integram o Bilhete Único Carioca – BUC”* (doc. 17),

¹⁰ Conforme disposto nos arts. 5º e 6º da Lei Municipal nº 5.211/10, que instituiu o Bilhete Único Carioca: “Art. 5º O pagamento da tarifa de que trata o art. 3º desta Lei confere ao usuário do Bilhete Único Municipal o direito a uma viagem”; e “Art. 6º **O direito a uma viagem possibilita ao usuário a utilização dos ônibus integrantes do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros do Município, de um ou mais operadores, permissionário ou concessionário, para até um transbordo em três horas**”.

reproduzindo a divisão de tarifa entre VLT e ônibus prevista no Decreto nº 52.134/23.

48. Ou seja, pelos referidos atos administrativos, o MRJ criou uma nova integração ao sistema de ônibus, dispondo que 65% da tarifa paga pelos usuários de ônibus que também utilizam o VLT em sua jornada seria, na verdade, devida à Concessionária que opera o VLT, direcionando receita das CONCESSIONÁRIAS a terceiros.

49. Ressalta-se que tal disposição – que evidentemente implica na perda de receita das CONCESSIONÁRIAS – não foi jamais acordada entre as Partes. Na verdade, trata-se de regra tão somente prevista no anexo 9 do edital de licitação do VLT (doc. 18), editado em 2013, edital esse do qual não participaram as CONCESSIONÁRIAS.

50. Aliás, também é importante pontuar, até para que bem se compreenda o atuar ilícito do MRJ, que a referida previsão jamais foi cumprida até a edição do referido Decreto, em 2023, ou seja, passados mais de dez anos.

51. Além de ilegal, por impor obrigações às CONCESSIONÁRIAS com base em contrato do qual não foram partes, o Decreto Rio nº 52.134/23 também afronta o Acordo Judicial na medida em que, em mais uma investida do MRJ, diminui unilateralmente o valor da tarifa de remuneração prevista em sua Cláusula 3.II. Afinal, a repartição do valor cobrado dos usuários não encontra amparo no cálculo de tarifa de remuneração acordado entre as Partes, embora tenha como consequência direta a sua redução. Por óbvio, a criação de regra que implica na diminuição da tarifa de remuneração das CONCESSIONÁRIAS prevista no Acordo Judicial deveria ser previamente acordada entre as Partes, não cabendo ao MRJ unilateralmente implementá-la.

52. Mais grave ainda é o fato de que, ao instituir a modalidade de pagamento do subsídio tendo como base não mais o número de passageiros, mas

a quilometragem rodada, conforme previsto na Cláusula 3.III do Acordo Judicial, essa regra de divisão não faz o menor sentido, pois decorrente da antiga forma de remuneração, não mais vigente. Como poderia o MRJ, para fins de divisão do valor da tarifa, compatibilizar a remuneração do VLT – por passageiro – com a das CONCESSIONÁRIAS – por quilômetro, conforme disposto do Acordo Judicial?

53. Na prática, o que acontece é que o MRJ corta arbitrariamente importantes receitas das CONCESSIONÁRIAS, o que configura um prejuízo mensal de **R\$ 455.154,57**.

54. Portanto, não há dúvidas que, desde dezembro de 2022, **apenas sete meses** após a celebração do Acordo Judicial pelas Partes, o MRJ vem tomando uma série de medidas unilaterais que violam frontalmente os termos do pacto celebrado, a justificar o ajuizamento da ação de execução da sentença homologatória da referida composição.

- V -

NECESSÁRIA CONCESSÃO DA TUTELA CAUTELAR ANTECEDENTE

55. O requerimento cautelar tem por objeto garantir o resultado útil da ação de execução da sentença homologatória do Acordo Judicial, na forma do art. 305 do CPC¹¹ e deve ser concedido quando presentes os seus requisitos.

56. O *fumus boni iuris* restou amplamente demonstrado, eis que o MRJ violou os termos do Acordo Judicial, homologado perante este MM. Juízo, criando indevidamente obrigações jamais previstas ali, de forma a alterar unilateralmente a sua obrigação de pagar o subsídio e a própria remuneração das CONCESSIONÁRIAS.

¹¹ “Art. 305. A petição inicial da ação que visa à prestação de tutela cautelar em caráter antecedente indicará a lide e seu fundamento, a exposição sumária do direito que se objetiva assegurar e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo”.

57. Por sua vez, o *periculum in mora*, se verifica em razão da essencialidade do subsídio devido pelo MRJ para a prestação dos serviços prestados pelas CONCESSIONÁRIAS e inclusive para que seja possível a realização de investimentos na frota, tal como requerido pelo MRJ.

58. Em 2021, em razão do congelamento da tarifa que se perpetuou desde 2019 até a celebração do Acordo Judicial, três dos Autores ingressaram com pedidos de recuperação judicial neste e. TJRJ (docs. 4/6)¹². Após a celebração do Acordo Judicial, os Autores informaram a desistência dos seus pedidos recuperacionais, aduzindo que *“o acordo caminhou, de forma satisfatória, para uma solução inicial de minimizar o grave desequilíbrio econômico-financeiro verificado no Contrato de Concessão”*, de forma que as Recuperandas *“estão em processo de reequilíbrio das suas contas, o que lhes dá, neste momento, margem para negociar o pagamento das execuções trabalhistas em curso, sem a necessidade de impor aos credores as restrições e sacrifícios inerentes a um processo recuperacional”* (docs. 19/21).

59. Nesse passo, os decretos editados pelo MRJ têm consequências gravíssimas porque o Acordo Judicial foi celebrado pelas Partes há menos de um ano. Neste período, as CONCESSIONÁRIAS se valeram do subsídio pago pelo MRJ para equacionar suas contas, de forma a superar a crise financeira que atravessavam, e, aos poucos, realizar os necessários investimentos na melhoria das frotas. Entretanto, as glosas ilegalmente impostas sobre o pagamento do subsídio impedem que a crise seja realmente superada e, consequentemente, que as CONCESSIONÁRIAS invistam na melhoria da frota. Ou seja, o MRJ impõe a total asfixia das CONCESSIONÁRIAS, muito possivelmente criando condições que lhe permitam declarar a caducidade dos contratos.

60. Em outras palavras, o corte de subsídios previsto no Decreto Rio nº 51.889/22, modificado pelos Decretos Rio nºs 51.915/23 e 51.940/23, novamente

¹² Processos nºs 0198046-92.2021.8.19.0001, 0205381-65.2021.8.19.0001 e 0222211-09.2021.8.19.0001.

sufoca financeiramente as CONCESSIONÁRIAS de tal forma a impedi-las de realizar o investimento necessário para implementação das melhorias ali previstas.

61. Destaca-se, neste ponto, que as CONCESSIONÁRIAS, desde o início de 2023, já sofreram perda de receita de 11,9% sobre o subsídio em razão dos ilegais descontos no subsídio, que jamais foram previstos no Acordo Judicial (doc. 2).

62. Por óbvio, tal redução impacta diretamente na qualidade do serviço prestado, diminuindo a capacidade de investimentos das CONCESSIONÁRIAS, de forma a impedir até o resultado almejado pelo MRJ na edição do Decreto nº 51.889/22, qual seja, a climatização integral da frota de ônibus do Rio de Janeiro.

63. Faz-se necessária, portanto, a suspensão liminar dos efeitos (i) do art. 3º, §§ 3º, 4º e 5º; (ii) do art. 4º, Parágrafo Único; e (iii) do art. 5º-A do Decreto Rio nº 51.889/22 (doc. 22), introduzidos pelos Decretos Rio 51.915/23 e 51.940/23; (iv) da Resolução SMTR nº 3.591/23 (doc. 10); (v) do art. 2º do Decreto Rio nº 52.134/23 (doc. 16); (vi) da Resolução SMTR nº 3.606/23 (doc. 17), evitando-se a retomada da grave situação de crise financeira das CONCESSIONÁRIAS sofrida antes da homologação do Acordo Judicial.

64. Neste ponto, lembre-se que o subsídio pago pelo MRJ tem como função garantir a correta remuneração das CONCESSIONÁRIAS nos termos contratados originalmente sem que os usuários do transporte público sejam demasiadamente onerados.

65. Ao fim, o maior prejuízo será sofrido pela população do Rio de Janeiro, que de forma recorrente vê a implementação de melhorias no sistema público de ônibus impedida pelo próprio poder público que deveria fomentá-la, mediante a aplicação de inúmeras medidas unilaterais e autoritárias que impactam sobremaneira as finanças das CONCESSIONÁRIAS, condenando-as perpetuamente a estado de crise financeira que impede o investimento visando desenvolver o empreendimento.

66. Subsidiariamente, caso assim não se entenda, requer-se seja determinado o depósito judicial, pelo MRJ, da integralidade dos valores glosados das CONCESSIONÁRIAS em razão dos referidos atos administrativos.

67. Tal medida não acarretará qualquer prejuízo ao MRJ, eis que (i) o valor a ser depositado é tão somente aquele previsto no Acordo Judicial, assumido como obrigação homologada em Juízo pelo Réu; (ii) o valor já está destinado para a remuneração das CONCESSIONÁRIAS, conforme orçamento do MRJ¹³; e (iii) na eventualidade de não reconhecimento do direito das CONCESSIONÁRIAS à execução do Acordo Judicial – o que se admite apenas por apego ao debate, sem nada ceder –, o *quantum* integral poderia ser facilmente levantado em favor do MRJ.

68. Por outro lado, a determinação de depósito em juízo do valor garantiria às CONCESSIONÁRIAS a remuneração célere e correta pelo serviço que prestam, nos termos dispostos no Acordo Judicial, quando do processo executório a ser processado nestes autos.

69. No mais, conforme informado acima, o MRJ destinou, em seu orçamento de 2023, os valores necessários para realizar o pagamento do subsídio às CONCESSIONÁRIAS, conforme obrigação assumida perante esse MM. Juízo. Caso não seja determinado o depósito dos valores devidos às CONCESSIONÁRIAS à título de subsídio, há risco real de que o referido montante seja realocado para outras despesas municipais, tornando-se improvável o seu recebimento pelas CONCESSIONÁRIAS de forma tempestiva, a demandar a necessidade de sua busca através dos meios de execução judicial contra a Fazenda Pública, o que acarretaria outro enorme baque para a saúde financeira das empresas operadoras do SPPO.

¹³ Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smf/orcamento/loa.asp>.

70. Portanto, para assegurar o cumprimento do Acordo Judicial e evitar a retomada da grave situação de crise financeira das CONCESSIONÁRIAS sofrida antes da homologação do Acordo Judicial, requer-se seja concedida a medida cautelar ora requerida para determinar a suspensão liminar dos efeitos (i) do art. 3º, §§ 3º, 4º e 5º; (ii) do art. 4º, Parágrafo Único; e (iii) do art. 5º-A do Decreto Rio nº 51.889/22 (doc. 22), introduzidos pelos Decretos Rio 51.915/23 e 51.940/23; (iv) da Resolução SMTR nº 3.591/23 (doc. 10); (v) do art. 2º do Decreto Rio nº 52.134/23 (docs. 16); (vi) da Resolução SMTR nº 3.606/23 (doc. 17), ou subsidiariamente, o depósito judicial pelo MRJ dos valores glosados até o momento e aqueles que porventura vierem a ser glosados ilegalmente pelo MRJ, por força da aplicação dos dispositivos ora impugnados.

- VI -

CONCLUSÃO

71. Por todo exposto, requerem as CONCESSIONÁRIAS seja concedida medida liminar *inaudita altera pars*, sendo determinada a suspensão liminar dos efeitos (i) do art. 3º, §§ 3º, 4º e 5º; (ii) do art. 4º, Parágrafo Único; e (iii) do art. 5º-A do Decreto Rio nº 51.889/22 (doc. 22), introduzidos pelos Decretos Rio 51.915/23 e 51.940/23; (iv) da Resolução SMTR nº 3.591/23 (doc. 10); (v) do art. 2º do Decreto Rio nº 52.134/23 (docs. 16); (vi) da Resolução SMTR nº 3.606/23 (doc. 17).

72. Subsidiariamente, requer-se seja determinado o depósito judicial, pelo MRJ, da integralidade dos valores glosados ilegalmente da receita das CONCESSIONÁRIAS em razão da aplicação dos dispositivos ora impugnados.

73. Nos termos do art. 308 do CPC, as CONCESSIONÁRIAS formularão o pedido principal em até 30 dias da efetivação da tutela cautelar, resguardado o seu direito de aditar a causa de pedir.


74. Informam as CONCESSIONÁRIAS que seus advogados recebem intimações no endereço físico que consta no timbre desta manifestação e no endereço eletrônico pedro.figueira@sbsadv.com.br.

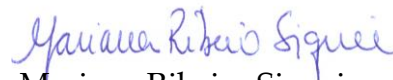
75. Por fim, dá-se a causa o valor de R\$ 12.370.938,25.

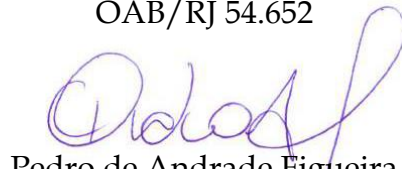
Nestes termos,
P. deferimento.
Rio de Janeiro, 19 de junho de 2023.


Antonio Cesar Siqueira
OAB/RJ 37.297


Luisa Cristina Bottrel Souza
OAB/RJ 28.109


Francisco de Almeida e Silva
OAB/RJ 54.652


Mariana Ribeiro Siqueira
OAB/RJ 162.054


Pedro de Andrade Figueira
OAB/RJ 227.817


Felix Cohen
OAB/RJ 210.957


Isabella Correa Melo Lima
OAB/RJ 237.123