



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
PROCURADORIA DISTRITAL DOS DIREITOS DO CIDADÃO - PDDC

Eixo Monumental, Praça Municipal, Lote 02, Edifício-Sede do MPDFT, 1º Andar, Sala 153 Brasília, DF, - CEP 70.094-900,

Telefones. 3343 9656 / 3343 9497 – <http://www.mpdft.mp.br>

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA _____ VARA DE FAZENDA PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, por sua Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão e 2ª Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social, com fundamento na Constituição Federal, nos artigos 127 e 128, incisos II, III e VII, na Lei Complementar n. 75/1993, artigos 1º, 2º e 3º, alínea “a” e “b” e inciso XIV, alínea “a”; na Lei 7.347/1985, artigos 1º, inciso IV, e 5º, e a partir de elementos colhidos no procedimento preparatório nº 08190.057629/17-47, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

DECLARATÓRIA DE ILEGALIDADE

c/c INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS COLETIVOS

com pedido de tutela antecipada

em face do DISTRITO FEDERAL e do Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, RODRIGO SOBRAL ROLLEMBERG, CPF: 245.298.501-53, RG: n. 510460, data de nascimento:13/07/1959, nascido no Rio de Janeiro-RJ, representados pela Procuradoria



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

Geral do Governo do Distrito Federal, podendo ser encontrado no endereço do Setor de Área Isoladas Norte – SAIN, Edifício Sede, Bloco I, Praça do Buriti, Brasília/DF, pelos motivos de fato e de direito que serão expostos nas linhas seguintes.

Do cabimento da ação

Esta ação civil pública tem como escopo a declaração de ilegalidade do Decreto n. 37.940, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016 (edição extra), em razão da violação aos artigos 19 e 22 da Lei Orgânica do Distrito Federal; artigo 5º, inciso LIV, e 37 da Constituição Federal; Lei federal n. 12.587, de 3/1/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), artigo 8º, incisos V e VI; Lei federal 9.784, de 29/1/1999, artigo 50; Lei distrital n. 2.834, de 7/12/2001; artigo 2º, da Lei distrital n. 9.269, de 18/2/1986; artigo 12 da Lei distrital n. 239, de 10/2/1992; artigo 17 da Lei distrital n. 4.011, de 12/9/2007; além dos princípios da legalidade, do devido processo legal e da motivação do ato administrativo, e da modicidade tarifária. Objetiva-se, também, a indenização por danos morais coletivos.

Ressalte-se que não se trata de arguição de inconstitucionalidade do referido Decreto, mas sim do reconhecimento da ilegalidade do reajuste das tarifas dos modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, notadamente por violação ao ordenamento jurídico vigente, e por ausência de estudos técnicos prévios suficientes e conclusivos, aptos a justificar a majoração dos valores tarifários empreendida pelo réu.

Manifesta, portanto, a adequação da via eleita.

Da legitimidade do Ministério Público do Distrito Federal

A Constituição Federal, artigo 127, atribuiu ao Ministério Público a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Dentre suas funções institucionais, descritas pelo artigo 129 da Constituição Federal, destacam-se: o zelo pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

pública aos direitos assegurados na Constituição, com a promoção das medidas necessárias a sua garantia (inciso II); o exercício de outras funções que lhe forem conferidas, desde que compatíveis com a sua finalidade (inciso IX).

A presente ação visa declarar a ilegalidade do Decreto distrital n. 37.940, de 30/12/2016, assegurando aos usuários do transporte público coletivo do Distrito Federal – rodoviário e metroviário – o direito social ao transporte (artigo 6º da Constituição Federal), materializado no pagamento de uma tarifa usuário, estabelecida segundo o devido processo legal administrativo previsto no ordenamento legal, devidamente motivada e que seja, ao mesmo tempo, adequada e módica. Objetiva-se, também, a indenização por danos morais coletivos.

Do objeto da presente ação

No dia 30 de dezembro de 2016, o réu, na qualidade de Governador do Distrito Federal, tornou público o Decreto n. 37.940, no Diário Oficial do Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016 (Edição Extra), reajustando as tarifárias dos modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, a partir de 0h00 (zero hora) do dia 2 de janeiro de 2017, conforme texto a seguir:

DECRETO DE Nº 37.940, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2016

Fixa tarifas para os modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o art.100, incisos VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, considerando os estudos técnicos constante do Processo Administrativo n.º 098.002.572/2016, que versa sobre o reajuste da tarifa usuário, decreta:

Art. 1º As linhas do modo rodoviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal são classificadas, segundo suas características predominantes, em:

- I - Urbanas - 1 (U-1);
- II - Urbanas - 2 (U-2);
- III - Urbanas - 3 (U-3);
- IV - Metropolitanas - 1 (M-1);
- V - Metropolitanas - 2 (M-2);
- VI - Metropolitanas - 3 (M-3).

Parágrafo único. As linhas que compõem cada uma das classificações relacionadas nos incisos do "caput" serão discriminadas uma a uma em ato próprio da Entidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

Gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, com as suas respectivas tarifas.

Art. 2º As tarifas do modo rodoviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal passam a vigorar com os seguintes valores:

I - as linhas classificadas como "Urbana 1 (U-1)" e "Urbana 3 (U-3)" passam de R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos) para R\$ 2,50 (dois reais e cinquenta centavos);

II - as linhas classificadas como "Metropolitana 1 (M-1)", "Metropolitana 3 (M-3)" e "Urbana 2 (U-2)" passam de R\$ 3,00 (três reais) para R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos);

III - as linhas classificadas como "Metropolitana 2 (M-2)" passam de R\$ 4,00 (quatro reais) para R\$ 5,00 (cinco reais).

Art. 3º A tarifa do modo metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - METRÔ/DF passa a vigorar com o valor único de R\$ 5,00 (cinco reais).

Art. 4º As tarifas relativas ao Serviço de Transporte Público Complementar Rural – STPCR passam a vigorar com os seguintes valores:

I - as linhas de R\$ 3,00 (três reais) passam para R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos);

II - as linhas de R\$ 3,00 (três reais) passam para R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos);

III - as linhas de R\$ 3,00 (três reais) passam para R\$ 3,50 (três reais e cinquenta centavos);

IV - as linhas de R\$ 4,00 (quatro reais) passam para R\$ 5,00 (cinco reais).

Art. 5º A tarifa relativa à linha 113 - Executivo Aeroporto Internacional de Brasília, operada pela Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. - TCB, passa de R\$ 10,00 (dez reais) para R\$ 12,00 (doze reais).

Art. 6º Fixa-se o percentual a que se refere o artigo 2º da Lei n.º 445, de 14 de maio de 1993 em zero.

Art. 7º Os créditos de vale transporte adquiridos até a entrada em vigor deste Decreto terão validade de 30 (trinta) dias a contar dessa data.

Art. 8º Este Decreto entrará em vigor à 0h00 (zero hora) do dia 02 de janeiro de 2017.

Art. 9º Revoga-se o Decreto n.º 36.762, de 18 de setembro de 2015, e demais disposições em contrário.

Brasília, 30 de dezembro de 2016

129º da República e 57º de Brasília

RODRIGO ROLLEMBERG

O referido ato normativo foi imediatamente rechaçado pela Câmara Legislativa do Distrito Federal, sob a forma de um Decreto Legislativo n. 2.115, de 12 de janeiro de 2017, para sustar os efeitos do aludido Decreto, sob o fundamento de exorbitância do poder regulamentar de Sua Excelência o Senhor Governador do DF, ora réu. Insatisfeito, o réu ajuizou ação direta de inconstitucionalidade n. 2017.00.2.000200-6, cuja medida cautelar restou acolhida pelo Conselho Especial do Tribunal de Justiça do Distrito Federal nos termos da ementa de decisão a seguir



transcrita:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - EXCEPCIONAL URGÊNCIA RECONHECIDA - DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.115/2017 - DECRETO Nº 37.940/2016 - ATO NORMATIVO DO PODER EXECUTIVO - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - MAJORAÇÃO DAS TARIFAS - SUSTAÇÃO EFEITOS - CABIMENTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - PODER REGULAMENTAR - EXORBITÂNCIA - AUSÊNCIA DE EVIDÊNCIAS - SUSPENSÃO DO DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.115/2017 - LIMINAR DEFERIDA.

1. Reconhecida a excepcional urgência da matéria, o Conselho Especial pode proceder ao imediato exame do pleito liminar.

2. A função normativa do Decreto legislativo que susta os efeitos de decreto governamental que reajusta tarifas de transporte público coletivo autoriza a via do controle abstrato de constitucionalidade. "A eficácia derogatória ou inibitória das conseqüências jurídicas dos atos estatais constitui um dos momentos concretizadores do processo normativo". Precedente do E. STF - ADI 748 MC.

3. A faculdade constitucional conferida ao Parlamento de edição de decreto legislativo para sustar os efeitos de decreto executivo subordina-se à manifesta exorbitância do poder regulamentar.

4. Concede-se medida liminar para suspender a eficácia do Decreto Legislativo n. 2.115/2017, que suspendeu o Decreto n. 37.940/2016, editado pelo Governador do Distrito Federal no exercício de sua competência constitucional e regulamentar, porquanto ausentes elementos que evidenciem, de plano, a exorbitância da função regulamentar concernente à fixação/reajuste de tarifas dos serviços de transporte público do Distrito Federal.

5. Medida cautelar concedida.

(Acórdão n.996464, 20170020002006ADI, Relator: GETÚLIO DE MORAES OLIVEIRA CONSELHO ESPECIAL, Data de Julgamento: 24/01/2017, Publicado no DJE: 23/02/2017. Pág.: 405-407) (grifei)

Não obstante tais fatos, o Ministério Público do DF e Territórios como guardião dos interesses difusos da sociedade – artigos 127 e 129 da Constituição Federal, e no uso de sua competência, ao avaliar a legalidade do Decreto n. 37.940/2016, verifica a ilegalidade deste ato que reajustou as tarifas do transporte público coletivo do Distrito Federal, por violação ao ordenamento jurídico vigente e aos princípios da legalidade, do devido processo legal e da motivação do ato administrativo, e da modicidade tarifária, conforme exporá nas linhas seguintes. Verificou, também, a ocorrência de danos morais coletivos, a serem indenizados pelos réus.



I. Da inexistência de estudos técnicos para o reajuste tarifário – falta de motivação

O Decreto n. 37.940, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016 (Edição Extra), reajustando as tarifas dos modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, a partir de 0h00 (zero hora) do dia 2 de janeiro de 2017, aponta expressamente o processo administrativo n. 098.002.572/2016 como repositório dos “estudos técnicos” que motivaram o aumento das passagens de ônibus e metrô no Distrito Federal.

A leitura, de ponta a ponta, do referido procedimento, em anexo a presente ação (documento 1), **dá-nos a certeza da inexistência de “estudos técnicos” que motivaram o aumento das passagens de ônibus e metrô no Distrito Federal.**

Confira-se nos parágrafos seguintes o que consta do referido procedimento (e as folhas referidas nos itens de 1 a 9 são aquelas indicadas no procedimento administrativo – documento 1), utilizado pelo réu como subsídio para o reajuste tarifário, e que conteria o que o réu chamou “estudos técnicos”:

1. O procedimento foi instaurado em 7/11/2016, no DFTRANS, a pedido do Secretário de Estado de Mobilidade do DF, sobre o seguinte assunto: “impacto do custo da cooperativa COOTARDE em razão do aumento dos insumos da planilha de custos e a queda de demanda”.

2. A partir de então, reuniram-se alguns documentos e informações sobre apenas 3 cooperativas – COOTARDE, COOPERTRAN e COOBATAETE. Nada foi colacionado ao procedimento sobre as demais cooperativas que atuam no sistema¹: a COOPATAG, COOTRANSP, COOTARDE MICRO e CONVENCIONAL, e que assinaram contratos de permissões no ano de 2008. O Gerente de Custos e Tarifas e o Diretor Técnico do DFTRANS reuniram as conclusões da análise dos dados das

¹ Confira-se o que está publicado no sítio do DFTRANS sobre as Cooperativas <http://www.dftrans.df.gov.br/transportes/servicobasico.html>:

Tendo em vista as disposições da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007 - em que seria excluído o Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) após a conclusão do processo licitatório dos microônibus ou no dia 31 de dezembro de 2009, caso a licitação não fosse efetivada até então -, o Sistema de Transporte Público Básico (STPB/DF) iniciou seus serviços a partir de 26/07/2008, conforme a Portaria nº 34, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal do dia 17/07/2008.

O Sistema de Transporte Público Básico (STPB/DF) tem natureza complementar, sendo sua frota fixada em 350 (trezentos e cinquenta) microônibus com a finalidade de atender aos usuários que residem, estudam ou trabalham em 12 Regiões Administrativas do DF, fazendo a ligação circular interna.



três cooperativas, em 29/12/2016, conforme documento de fls. 143-144, salientando ser necessário um reajuste de 22,42% na tarifa das cooperativas, segundo a Diretora-Geral Substituta do DFTRANS, **em despacho datado de 29/12/2016**, de fls. 146.

3. No mesmo procedimento administrativo, juntou-se em seguida, fls. 147-148, um ofício do Diretor-Presidente em Exercício do METRÔ-DF, dirigido ao Secretário de Estado de Mobilidade, **datado de 28/12/2016**, via do qual solicita o reajuste da tarifa aplicada pelo METRÔ-DF, que era de R\$4,00 desde setembro de 2015. Para justificar tal pedido, aplica correção ao valor de R\$3,00, valor este vigente em 2006, vale dizer, valor de 10 (dez) anos anteriores e sem apresentar qualquer justificativa para tanto.

4. Outro ofício sucinto é juntado a seguir, **datado de 28/12/2016**, fls. 149, oriundo do Diretor-Presidente em Exercício da TCB (Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda), pelo qual pede o reajuste de tarifa, apontando somente os valores atuais e nada mais.

5. Observe-se que **nenhum desses dois documentos contém detalhamento técnico ou planilhas de custos que demonstrem a existência de situação fática autorizadora do reajuste aos patamares indicados.**

6. Com base nesses poucos documentos, e sem respaldo em quaisquer dados técnicos, no mesmo dia que o DFTRANS apresenta suas conclusões sobre os dados de 3 Cooperativas, o Secretário de Estado de Mobilidade, elabora uma minuta de decreto, com reajuste tarifário para todo o sistema básico de transporte público coletivo do Distrito Federal – ônibus e metrô, submetendo-a, com exposição de motivos e justificativa, fls. 153-157, ao réu, o Governador do Distrito Federal, **no dia 29 de dezembro de 2016.**

7. No dia 30/12/2016 o Subsecretário de Administração Geral da Secretaria de Mobilidade afirma em documento que o reajuste “não acarretará impacto orçamentário-financeiro para o Governo do Distrito Federal”, fls. 159. A Assessoria Jurídico-Legislativa da SEMOB dá parecer favorável, em documento datado de “30 de dezembro de **2015**”, que é aprovado, fls. 160-165. A minuta vai para a Consultoria Jurídica do Distrito Federal, concluindo que “quanto aos aspectos jurídicos, não há óbices à aprovação da minuta de decreto em epígrafe”, em 30/12/2016, fls. 170-171.

8. Nesse mesmo dia, o decreto é assinado e publicado - Decreto n. 37.940, no Diário Oficial do



Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016 (Edição Extra).

9. Após essas providências o feito retorna a Secretaria de Mobilidade, fls. 173, em 2 de janeiro de 2017, e aparece nos autos do procedimento uma Nota Técnica Conjunta n. 02/2016-SUPLAM-GAB/SEMOB, datada de 29 de dezembro de 2016, no qual se faz: um “histórico do valor da TU do STPC”, em que se aplica a “inflação de 2006-2015”; e apresenta a “disponibilidade orçamentária” para o ano de 2017; **concluindo pelo reajuste das tarifas usuário de todo o sistema básico de transporte coletivo público do DF**, fls. 175-180.

Veja-se que o Secretário de Mobilidade do DF, somente se debruçou efetivamente sobre dados operacionais e econômico-financeiros de 3 Cooperativas, que atuam em sistema complementar às concessões das operadoras das bacias, contratadas no ano 2012, (confira-se a cópia de um dos contratos, documento 2). Mas, **ainda assim, propôs ao réu, no mesmo dia 29/12/2016 o aumento tarifário, que foi incontinenti acolhido, com publicação do Decreto no dia 30/12/2016.**

Observe-se que o procedimento administrativo, utilizado pelo réu como fonte de “estudos técnicos” (doc. 1), não agrega qualquer outro fator, seja dos operadores das Bacias ou do Metrô, para motivar o reajuste promovido, como por exemplo: dados concretos da variação de preços dos insumos do transporte público, do comportamento da demanda, da remuneração dos operadores dos serviços, do custo por passageiro, de receitas extratarifárias, dos custos e demais elementos que justificassem a recomposição tarifária empreendida. Mas, simples e tão somente, dados de 3 Cooperativas, ou seja, uma pequena e parcial amostra.

Sobre a necessidade de tais dados para o reajuste de tarifa, é importante trazer à tona parte do voto do eminente Desembargador Flávio Rostirola, no julgamento da ADIn n. 2017.00.2.000200-6, já citada. Confira-se:

“Foram feitas vias expressas para ônibus, aquisições de ônibus articulados para todas as cidades satélites. Quando se fixa um corredor exclusivo de ônibus, objetiva-se o quê? Diminuir o desgaste do veículo, diminuir o desgaste dos pneus com caixas automáticas para que não se tenha também o desgaste do veículo, que não se tenha um maior desgaste freio e demais componentes, porque as paradas são previamente estabelecidas no decorrer, não há trânsito. Isso tudo, irá refletir em benefício do preço tarifário do usuário. Então, isso reflete na tarifa. Não se calcula a tarifa por índice inflacionário, mas



basicamente e apenas pelo aumento dos insumos incidentes ao transporte coletivo como preço de veículos, combustível, pneus e aumento salarial, etc. Esses são os elementos definidores para se promover o estudo do índice de aumento tarifário. Até mesmo, porque pode ser estabelecido o índice inflacionário, mas contrariamente, simultaneamente não haver aumento dos insumos do combustível para o transporte público, pneus, insumos em razão de políticas públicas e subsídios federais as empresas de transporte e os próprios governos estaduais. E isso acontece com muita frequência.” (grifei)

Ao fim do procedimento administrativo instaurado na SEMOB/DF, somente se chega a uma **conclusão: inexistem estudos técnicos para o reajuste tarifário de todo o sistema de transporte público coletivo.** E se algum dado deva ser considerado, já que 3 Cooperativas apresentaram documentos ao DFTRANS, trata-se de uma parcela ínfima, uma amostra pequena, de todo o conjunto do sistema, que não retrata os concessionários das 5 bacias, do metrô, e das demais Cooperativas.

Violado está, assim, o artigo 17 da Lei distrital n. 4.011/2007, que estabelece a necessidade de “estudos de custos e tarifas” para a fixação das tarifas dos serviços de transporte público coletivo, *verbis*:

Art. 17. As tarifas dos serviços integrantes do STPC/DF serão fixadas pelo Poder Executivo, com base em estudos de custos e tarifas desenvolvidos pela entidade gestora, observadas as disposições legais e ouvido, previamente, o CTPC/DF. (grifei)

Assim, se o aumento tarifário se justifica na autorização legal – artigo 15, inciso IV, da Lei Orgânica do DF, tal ato se vincula à real existência de motivos para o reajuste. E, à conveniência e oportunidade do Governador, deve-se agregar um requisito essencial a todo ato administrativo – a **motivação**, requisito inafastável para a modificação das tarifas dos usuários do serviço de transporte coletivo público do Distrito Federal, e que está alçada a requisito de todo ato administrativo (artigo 50 da Lei federal n. 9.784/1999 e Lei distrital n. 2.834/2001). Ademais, se de regra todo ato administrativo tem presunção de legitimidade, esta presunção não é *iuris et de iure*, mas, *iuris tantum*, e cai por terra, quando o réu, por mera vontade ou diletantismo, resolveu reajustar todas as tarifas do transporte coletivo, estando ausentes **dados concretos e palpáveis a respeito de todos os componentes que devem ser considerados na fixação da tarifa usuário.**

Sobre esses temas, confira-se a ementa de decisão deste Tribunal de Justiça:



DIREITO ADMINISTRATIVO. INDEFERIMENTO DE LICENÇA-CAPACITAÇÃO. ATO DISCRICIONÁRIO. POSSIBILIDADE DE CONROLE JURISDICIONAL. MOTIVAÇÃO PRECÁRIA E INIDÔNEA. VÍCIO DE ILEGITIMIDADE. SENTENÇA MANTIDA.

I. Não pode ser considerado juridicamente idôneo ato denegatório de licença-capacitação que se limita a consignar, sem qualquer embasamento de fato ou de direito, a falta de conveniência e oportunidade para a Administração Pública.

II. Não obstante o perfil discricionário do ato administrativo, motivação genérica e sem apoio em elementos concretos não pode ser considerada apta a respaldá-lo juridicamente.

III. A motivação não constitui requisito meramente formal de validade do ato administrativo, daí porque deve ser juridicamente idônea do ponto de vista substancial, a teor do que estatui o artigo 50, § 1º, da Lei 9.784/99.

IV. Do mesmo modo que o Poder Judiciário pode avaliar o ato administrativo sob o ângulo da legalidade, pode fazê-lo para checar a legitimidade do exercício da discricionariedade administrativa a fim de expungir abusos e desvios de poder.

V. O próprio mérito do ato administrativo pode ser sindicado judicialmente porque a discricionariedade está jungida a parâmetros de legalidade sob a perspectiva da finalidade e do interesse público.

VI. Se por um lado o juízo de conveniência e oportunidade não pode ser subtraído ao administrador, o seu exercício pode ser aferido à luz dos princípios da legalidade, da legitimidade, da eficiência e da impessoalidade.

V. Recurso e remessa necessária desprovidos. (Acórdão n.900887, 20140111314599APO, Relator: JAMES EDUARDO OLIVEIRA, Revisor: CRUZ MACEDO, 4ª TURMA CÍVEL, Data de Julgamento: 14/10/2015, Publicado no DJE: 26/10/2015. Pág.: 347) (grifei)

Ora, o reajuste da tarifa no transporte público coletivo deve basear-se em dados operacionais e econômico-financeiros, ou seja, em verdadeiros estudos técnicos, e não em meras afirmações de necessidade de reajuste feitas sucintamente pelos Diretor-Presidente em Exercício do METRÔ-DF, e pelo Diretor-Presidente em Exercício da TCB (Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda), às fls. fls. 147-148 e 149 do procedimento administrativo n. 098.002.572/2016 (doc. 1).

II. Da inobservância do devido processo legal administrativo para o aumento tarifário

O artigo 12 da Lei distrital n. 239, de 10 de fevereiro de 1992, trata, dentre outros, do reajuste tarifário, nos seguintes termos:

Art. 12 – Fica o Poder Executivo, **ouvido o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal**, autorizado a proceder adequação no modelo de exploração dos transportes públicos do Distrito Federal, mediante:

I – revisão dos elementos dos custos operacionais, inclusive com intervenção direta nos componentes sob seu controle;

II – definição de nova sistemática e periodicidade nas revisões tarifárias e forma de



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

comercialização de passes e vales transporte, respeitando o disposto no parágrafo 2º deste artigo.

§ 1º - O Poder Executivo encaminhará à Câmara Legislativa do Distrito Federal, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis após a decretação de novas tarifas de transporte público, demonstrativo dos elementos e cálculos utilizados para sua determinação. (grifei)

Já o artigo 17 da Lei distrital n. 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo, determina:

Art. 17. As tarifas dos serviços integrantes do STPC/DF serão fixadas pelo Poder Executivo, com base em estudos de custos e tarifas desenvolvidos pela entidade gestora, observadas as disposições legais **e ouvido, previamente, o CTPC/DF**. (grifei)

O CTPC/DF, citado nos dispositivos legais, é o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal. Criado desde o Decreto n. 9.269, de 18 de fevereiro de 1986, com alterações do Decreto n. 38.058, de 14 de março de 2017, que (além de revogar o Decreto n. 33.405/2011- publicado no DODF de 20/1/2012) estabelece, dentre outros, que a participação no Conselho é serviço voluntário e não é remunerado.

Este Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, como outros conselhos gestores de políticas públicas, são canais efetivos de participação da comunidade, que permitem estabelecer uma sociedade na qual a cidadania deixe de ser apenas um direito, mas uma realidade. A importância dos conselhos está no seu papel de fortalecimento da participação democrática da população na formulação e implementação de políticas públicas.

Os conselhos são, assim, espaços públicos de composição plural e paritária entre Estado e sociedade civil, de natureza deliberativa e consultiva, cuja função é formular e controlar a execução das políticas públicas setoriais. Os conselhos são o principal canal de participação popular encontrada nas três instâncias de governo (federal, estadual e municipal).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal n. 12.587/2012) ressalta, inclusive, o direito de participação da sociedade civil, através de órgãos colegiados, no planejamento, fiscalização e avaliação dos serviços de transportes oferecidos à população.

Não obstante todo esse quadro normativo, e embora o réu tivesse ciência da



exigência legal (artigo 17 da Lei distrital n. 4.011/2007), reputou suficiente a sua decisão de reajustar as tarifas de ônibus e metrô no Distrito Federal. Assim, ele não instalou, ou fez funcionar o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, sob a alegação de que, se o fizesse descumpria a lei de responsabilidade fiscal, aumentando a despesa com pessoal do Executivo, porque o trabalho dos seus componentes era remunerado.

Mas, efetivado o aumento, exigindo-se dos usuários as novas tarifas, e publicado o acórdão do Conselho Especial do Tribunal de Justiça do DF e Territórios na ação direta de inconstitucionalidade n. 2017.00.2.000200-6, o réu encontrou a solução para o funcionamento do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, sem ônus para os cofres públicos. O réu promoveu a revogação expressa do Decreto n. 33.405/2011, publicado no DODF de 20/1/2012, que previa a remuneração dos conselheiros, pelo atual Decreto n. 38.058, publicado no DODF de 15/3/2017. **Assim, a solução administrativa foi dada, mas, somente depois de aumentar ilegalmente a tarifa usuário do transporte coletivo rodoviário e metroviário.**

Nesse contexto, o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-CTPC/DF tem hoje a mesma composição de 1986, descrita no Decreto n. 9.269/1986, artigo 3º. Todavia, o réu não atualizou os componentes do colegiado, deixando displicentemente a nomenclatura ultrapassada do Executivo de então (1986), certamente, para que doravante o CTPC/DF nunca funcione de fato e de direito, de forma a cumprir a sua função de controle social.

Assim o fazendo, o réu violou o ordenamento jurídico vigente, quando da publicação do Decreto n. 37.940/2016 e aumentou ilegalmente a tarifa usuário do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, sem “ouvir” previamente o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, etapa intransponível para o cumprimento do devido processo legal administrativo.

III. Da ofensa à modicidade da tarifa usuário do transporte público

Como já anotado, o transporte é um direito social expresso no art. 6º da Constituição Federal.



A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal n. 12.587/2012) estabelece como uma de suas diretrizes **a modicidade da tarifa para o usuário**, artigo 8º, inciso VI.

A Lei Orgânica do Distrito Federal, ao tratar do tema Transporte, estabelece que “o transporte coletivo, que tem caráter essencial, é direito da pessoa e necessidade vital do trabalhador e de sua família”, artigo 335, §1º, e autoriza o Distrito Federal a fixar o valor das tarifas públicas, artigo 15, inciso IV.

Portanto, dentro deste recorte legal, a política tarifária do transporte público coletivo exige do gestor que, ao fixar a tarifa para o usuário, o faça pela **menor tarifa possível de ser cobrada do usuário** para que este desfrute de um serviço público adequado, com qualidade e continuidade, conforme previsto no art. 6º, §1º da lei 8.987/95².

Nesse contexto, quando o governante julga pertinente o reajuste da tarifa de ônibus e metrô ele tem obrigação de observar, dentre outros, o princípio da modicidade da tarifa de serviços públicos, como é o serviço de transporte público coletivo, no sentido de permitir cada vez mais a universalização do serviço público, e não a restrição ao seu acesso, estipulando a menor tarifa possível.

Ao lado deste arcabouço legislativo, três fatos têm que ser sublinhados:

1) o Contrato de Concessão com as empresas para prestação e exploração do serviço rodoviário do transporte público **foi assinado em 28 de dezembro de 2012** (doc. 2). Portanto, há quatro anos.

2) o contrato de permissão com as Cooperativas foi assinado em 2008.

3) Em **setembro de 2015, o réu reajustou a tarifa usuário de todo o sistema - ônibus e metrô**, nos termos do Decreto n. 36.762, de 18 de setembro de 2015 (doc. 3).

Portanto, depois de 1 ano e 3 meses da modificação tarifária de 2015, o réu reajustou novamente a tarifa do usuário do ônibus e do metrô, nesta Capital, onerando

² Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

desarrazoadamente o usuário do serviço, porque aplicou nas tarifas vigentes percentuais que variam de 11,11% a 25%, desprovido de motivação (sem estudos técnicos de todo o sistema).

Pontue-se que o valor das tarifas do transporte público coletivo não está, pelos contratos firmados com o Distrito Federal ou pelas normas, atrelado ao índice de inflação oficial. Mas, no atual momento porque passa a economia do país, não é demais assinalar que o aumento empreendido pelo réu nas tarifas de ônibus e metrô no Distrito Federal **extrapolam o índice inflacionário – IPCA, entre os anos de 2015 (penúltimo reajuste) e 2016, que foi de 9,87%**. Acima, portanto, da inflação do período, conforme quadro abaixo, produzido pela Assessoria Pericial do MPDFT (doc. 4):

Linhas Modo	20/09/2015 Decreto nº 36762	02/01/2017 Decreto nº 37940	Variação: 2015 - 2017		
			Valor em R\$	Em Percentual - %	
				Tarifa	IPCA

STPC/DF - Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal							
Urbanas - 1	U-1	2,25	2,50	0,25	11,11%	9,87%	1,13%
Urbanas - 2	U-2	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%
Urbanas - 3	U-3	2,25	2,50	0,25	11,11%	9,87%	1,13%
Metropolitanas - 1	M-1	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%
Metropolitanas - 2	M-2	4,00	5,00	1,00	25,00%	9,87%	13,77%
Metropolitanas - 3	M-3	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%

Linhas Alimentadoras	U-1	2,25	2,50	0,25	11,11%	9,87%	1,13%
Executivo Aeroporto	Linha 113	10,00	12,00	2,00	20,00%	9,87%	9,22%
Metrô/DF	-	4,00	5,00	1,00	25,00%	9,87%	13,77%

STPC/TA - Sistema de Transporte Público Coletivo por Transportadores Autônomos no DF							
Linha Tarifa	-	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%
Linha Tarifa	-	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%
Linha Tarifa	-	3,00	3,50	0,50	16,67%	9,87%	6,18%
Linha Tarifa	-	4,00	5,00	1,00	25,00%	9,87%	13,77%

Ademais, e estranhamente, a Nota Técnica Conjunta n. 02/2016-SUPLAM-



GAB/SEMOB, juntada ao procedimento administrativo após a publicação do Decreto que reajustou as tarifas (doc. 5), justifica sua análise e propõe reajuste, basicamente na “correção da tarifa usuário **pela inflação no período de 2006-2016**”, retroagindo, assim, a 10 anos anteriores. O mesmo se repete na apresentação em *slides* feita nesta Procuradoria, para justificar o reajuste empreendido pelo réu (doc. 6).

É surreal admitir-se que a tarifa do ônibus ou do metrô estabelecida pelo réu seja reajustada levando em consideração a inflação de 10 anos anteriores, quando os contratos dos concessionários e permissionários que atuam no serviço hoje sequer existiam, posto que vigentes a partir de 2012 e 2008, respectivamente.

Sobre o tema, confirmam-se os fundamentos lançados no voto do Desembargador Flávio Rostirola no julgamento da ADIn n. 2017.00.2.000200-6:

“que o Distrito Federal também reconheceu e falou abertamente em **um sistema tarifário que não é corrigido há dez anos. Isso me leva a crer que esteja litigando de má-fé. Ora, se a contratação das empresas de transporte coletivo se deu no último exercício do Governador, foi a partir de 2012** que se estabeleceram os contratos de transporte coletivo com essas empresas que realizam o transporte coletivo no Distrito Federal. E isso tudo se deu meio por meio licitação pública.

Então, nesse momento da licitação é que fixou-se a tarifa que era esse valor que agora estão pretendendo corrigir, ou seja, não podemos buscar períodos pretéritos a 2012 como pretendem, para corrigir a tarifa.

Ademais, eles ocultam também que receberam subsídios do Governo Federal para o transporte coletivo. **Não se calcula a tarifa por índice inflacionário**, mas basicamente e apenas pelo aumento dos insumos incidentes ao transporte coletivo como preço de veículos, combustível, pneus e aumento salarial, etc. Esses são os elementos definidores para se promover o estudo do índice de aumento tarifário. Até mesmo, porque pode ser estabelecido o índice inflacionário, mas contrariamente, simultaneamente não haver aumento dos insumos do combustível para o transporte público, pneus, insumos em razão de políticas públicas e subsídios federais as empresas de transporte e os próprios governos estaduais. E isso acontece com muita frequência. Estamos desconhecendo aqui a existência de todas as isenções e subsídios aos governos e empresas; Vale lembrar inclusive, do vale-transporte, que é subsidiado pela União Federal, isso o Distrito Federal oculta. Em nenhum momento falaram que recebem subsídios.

Aqui apenas está se querendo substituir o subsídio que o Distrito Federal tem de pagar pela tarifa técnica, **está querendo se substituir isso transferindo para o usuário, e isso não está se compreendendo Com a devida vênia, Excelências, beira à litigância de má-fé o argumento do Distrito Federal, ter aqui reconhecido nos autos, quando quer me fundamentar com variações monetárias de dez anos, quando os contratos das empresas de transportes coletivos foram feitos nos idos de 2011 e 2012, conforme a licitação.** E o art. 65 da Lei n.º 8.666 estabelece inclusive a possibilidade sim de



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

desequilíbrio contratual e de se fazer a mudança tarifária.

Não discordo que haja mudança tarifária, mas não num patamar de 25%, não num patamar de 20%, não houve aumento de insumos a possibilitar essa discrepância. Ademais, o próprio período do exercício, até mesmo se fosse considerar o último ano de variação monetária, foi menos de 7%, como bem mencionou o Desembargador Romão C. Oliveira.”

Ora, o reajuste da tarifa no transporte público coletivo deve basear-se em dados operacionais e econômico-financeiros, ou seja, em verdadeiros estudos técnicos, e não em meras afirmações de necessidade de reajuste feitas sucintamente pelos Diretor-Presidente em Exercício do METRÔ-DF, e pelo Diretor-Presidente em Exercício da TCB (Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda), às fls. 147-148 e 149 do procedimento administrativo n. 098.002.572/2016 (doc. 1).

Veja-se que a análise da Secretaria de Mobilidade do DF não agrega qualquer outro fator para motivar o reajuste promovido pelo réu, como por exemplo: dados concretos da variação de preços dos insumos do transporte público, do comportamento da demanda, da remuneração dos operadores dos serviços, do custo por passageiro, de receitas extratarifárias, dos custos e demais elementos que justificassem a recomposição tarifária empreendida.

E, diga-se de passagem, a SEMOB e o DFTRANS não apresentam esses dados porque não os tem. Tanto que para avaliar os contratos de concessão, assinados em 2012, a SEMOB contratou, por dispensa de licitação, pelo valor de R\$4.800.000,00 (quatro milhões e oitocentos mil reais) a Fundação Getúlio Vargas para fazer um serviço de “consultoria para avaliação independente dos contratos de concessão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal”, conforme publicação no DODF de 10/1/2017, (doc.7).

Assim, conclui-se que o estabelecimento de percentual de aumento das tarifas entre 11,11% e 25%, sustentadas no reajuste inflacionário, antecedente às concessões e permissões (ano de 2006), levado a cabo pelo Decreto n. 37.940, de 30/12/2016, não está calcado em elementos fidedignos que justifiquem tal aumento, mas, apenas em parcas informações destacadas e desconcertadas de todo o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, onerando excessivamente o usuário do transporte público coletivo.

Outra falácia encontrada na Nota Técnica Conjunta n. 02/2016-SUPLAM-



GAB/SEMOB, (doc. 5), incluída após a publicação do decreto de reajuste, são as duas tabelas n. 6 e 7 - “Créditos Orçamentários para 2017”, fundado na Lei Orçamentária Anual, sob os títulos - “complemento tarifário”, “passage livre estudantil” e “portadores de necessidades especiais” - no valor de R\$ 173.881.989,00; e, “Despesa do DF com STPC rodoviário”, com os mesmos títulos “complemento tarifário”, “passage livre estudantil” e “portadores de necessidades especiais”, que totalizam 600.690.255,00. Assim, dos dois quadros apresentados, os subscritores da nota concluem que “o déficit para o custeio do STPC rodoviário é de R\$426.808.266,00, ou seja, os recursos orçamentários disponíveis para 2017 não chegam a representar 30% do custo de 2016”.

Mas, se verificarmos a Lei Orçamentária Anual para o ano de 2017, criada pelo Poder Executivo e aprovada a Lei distrital n. 5.796, publicada no DODF de 30/12/2016, os títulos apontados nas referidas tabelas não existem como rubricas orçamentárias e os valores apontados não estão fundamentados com memória de cálculo. Portanto, esses itens foram criados pelos subscritores do documento, com valores que não se sabe de onde foram extraídos, ou se são reais.

O que se tem como fato incontroverso é que a Secretaria de Estado de Mobilidade não possui apenas esses créditos (R\$ 173.881.989,00) para fazer face às despesas do sistema. Esta Secretaria cumpre as suas despesas com recursos da fonte 100 e de outras fontes de receitas. Trata-se, pois, de um engodo, formulado para propagar um discurso de que o quadro econômico-financeiro da pasta é deficitário em mais de 400 milhões para fazer face a apenas três itens de despesas.

Portanto, se porventura existe algum déficit, que nunca foi demonstrado, ele não pode ser atribuído totalmente ao usuário do sistema de transporte público coletivo, onerando-o excessivamente com tarifas exorbitantes como aquelas decretadas pelo réu no Decreto distrital n. 37.940/2016.

Por fim, não é demais acrescentar, que o Ministério Público de Contas e o Tribunal de Contas do DF colecionam representações e processos sobre as irregularidades que acometem o assunto Mobilidade do Distrito Federal, como por exemplo o pagamento a maior R\$3.476.618,91 para a concessionária Pioneira, no ano de 2014, (docs. 8, 9 e 10). A Controladoria Geral do DF também tem atuado e encontrado múltiplas irregularidades, nos quais se apontam



prejuízo ao erário, conforme Relatórios de Auditoria e de Inspeção n. 65/2016, 01/2014, 01/2015, 02/2015, 07/2015, 01/2015³.

Confira-se, a propósito, parte do voto do Desembargador Romão C. Oliveira no julgamento da ADIn n. 2017.00.2.000200-6:

“proteger milhares de brasilienses que não sabem por que houve um aumento de 25% (vinte e cinco por cento) em passagens, quando a inflação de todo período de 2016 não chegou a 7% (sete por cento), torna-se altamente gravoso para o homem comum. E o preço dessas passagens é pago pelo homem comum, em sua grande maioria, e por empresas pequenas que contratam pessoas do subúrbio, da periferia da cidade.”

Todo esse contexto, nos leva a concluir que o réu violou o princípio da modicidade tarifária que deve nortear a fixação ou reajuste de tarifa do serviço público. Neste sentido, arremata Regina Maria Macedo Nery Ferrari⁴:

“Isto posto, quando se fala em modicidade das tarifas, conforme determina o § 1º do art. 6º da Lei 8.987/95, refere-se à possibilidade de ser suportada, ou seja, que sejam acessíveis aos usuários, 'pois o serviço público, por definição, corresponde à satisfação de uma necessidade ou conveniência básica dos membros da Sociedade'.

(...)

Quando se fala em modicidade de tarifas, deve-se levar em conta os valores jurídicos constitucionalmente consagrados para determiná-las, tendo em vista a diferenciação entre as situações concretas. Porém, sempre tendo por base o custo para a prática do serviço público em questão, o que não significa dizer que só os abonados é que podem ter acesso a tal benefício”

IV. Do dano moral coletivo

O dano moral (extrapatrimonial) coletivo configura-se como o resultado de toda ação ou omissão lesiva contra os direitos ou interesses da coletividade, que experimentam um sentimento de repulsa por um fato danoso irreversível, de difícil reparação ou de consequências históricas⁵. Nas lições de Xisto Tiago de Medeiros Neto, o dano moral coletivo pode ser

³ Disponíveis no sítio da Controladoria Geral do DF – link <http://www.cg.df.gov.br/relatorios-auditoriashtml/relatorios-de-auditorias.html>

⁴ FERRARI, Regina Maria Macedo Nery. Tarifa módica: serviços de qualidade: conceitos jurídicos indeterminados? Interesse Público, Belo Horizonte, v. 5, n. 18, mar. 2003. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/30805>>.

⁵ FARIS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. Curso de Direito Civil – Responsabilidade Civil (Vol. 3). Salvador: Editora JusPodivm, 2014, p. 385.



conceituado nos seguintes termos:

“o dano moral corresponde à lesão a interesses ou direitos de natureza transindividual, titularizados pela coletividade, considerada em seu todo ou em qualquer de suas expressões (grupos, classes ou categoria de pessoas), em decorrência da violação inescusável do ordenamento jurídico”.⁶

No presente caso, os atos ilícitos dos réus causaram grave dano moral à população do Distrito Federal, conspurcando a sua honra objetiva, especialmente dos usuários do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, que violou o ordenamento jurídico vigente e os princípios da legalidade, da motivação, da modicidade tarifária e do interesse público, o que causou graves transtornos em razão da impossibilidade financeira de arcar com as despesas extras estipuladas pelo Decreto que reajustou as tarifas do ônibus e do metrô.

O descompromisso dos requeridos na gestão da coisa pública e na observância das mais mezinhas regras aplicáveis às providências necessárias para o reajuste tarifário do serviço de transporte público coletivo, além de configurar a ilegalidade acima demonstrada, ensejou prejuízo extrapatrimonial para os usuários do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. Assim, o planejamento familiar e financeiro dessas pessoas, e de toda a cadeia econômica que depende do transporte público coletivo, restaram abalados em virtude do reajuste inopinado das tarifas, no início do ano de 2017.

Portanto, pode-se assinalar que os direitos ou interesses coletivos *stricto sensu* (art. 81, parágrafo único, inciso II, do Código de Defesa do Consumidor) dos usuários do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, e da população do Distrito Federal que arca indiretamente com o reajuste ilegalmente implementado, foram lesionados pelos atos ilícitos praticados pelos requeridos, o que impõe reparação ou compensação dos danos extrapatrimoniais experimentados.

Nessa toada, a tutela jurisdicional ressarcitória afigura-se necessária para neutralizar ou, como no presente caso, compensar as consequências do ilícito, visto que não há como se reparar integralmente os direitos coletivos violados em razão do caráter extrapatrimonial da lesão em questão.

⁶ MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. *Dano Moral Coletivo*. 4. ed. São Paulo: Editora LTr, 2014, p. 172.



Por derradeiro, impende registrar que o dano moral coletivo consubstancia hipótese de lesão *in re ipsa*, ou seja, configura-se em decorrência da conduta ilícita que viola de maneira grave interesses de natureza transindividual. Nessa toada, são oportunas as considerações de Xisto Tiago de Medeiros Neto, *in verbis*:

“[...] não se cogita de prova de prejuízo para a configuração do dano moral coletivo, considerando que esse dano se evidencia do próprio fato da violação – este sim (o fato em si) passível de comprovação.

A certeza do dano emerge objetiva e diretamente do evento causador (*ipso facto*), o que se faz compreensível nos domínios da lógica. É que não se pode pretender provar eventuais efeitos negativos da violação (aspectos como insegurança, transtorno ou abalo coletivo), uma vez que são consequência que têm a realidade apreendida do senso comum”.⁷

Por esta razão, requer o Ministério Público seja arbitrado o valor dos danos morais em valor não inferior a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) para cada um dos réus, valor este que visa recompor a honra objetiva e subjetiva dos usuários do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, e da população do Distrito Federal que arca indiretamente com o reajuste ilegalmente implementado, prejudicados pelos atos ilícitos acima delineados.

V. Da Tutela Antecipada

O perigo pela demora na prestação jurisdicional é também evidente. É fundado o receio de dano irreparável caso o aumento das passagens de ônibus permaneça como estabelecido.

Assim, se de um lado a antecipação da tutela aqui pretendida é essencial para impedir qualquer anormalidade na prestação do serviço, por outro, trata-se de medida absolutamente reversível. Caso, ao final, chegue-se à conclusão diversa – o que se admite apenas para argumentar – o Governo do Distrito Federal poderá restabelecer as tarifas públicas ora questionadas.

Pelo exposto, o Ministério Público requer que seja concedida a antecipação da tutela pretendida, sem oitiva do réu, para determinar a suspensão dos efeitos do Decreto n. 37.940, no Diário Oficial do Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016 (Edição Extra), que reajustou as tarifas

⁷ MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. *Dano Moral Coletivo*. 4. ed. São Paulo: Editora LTr, 2014, pp. 183-184.



dos modos rodoviário e metroviário do Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal-STPC/DF, a partir de 0h00 (zero hora) do dia 2 de janeiro de 2017, restabelecendo as tarifas anteriores fixadas no Decreto n. 36.762, de 18 de setembro de 2015, até o julgamento final desta ação, que declarará ilegal o reajuste tarifário promovido pelo réu.

VI. Do Pedido e outros requerimentos

Ante o exposto, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios requer:

1. a concessão da tutela antecipada, suspendendo o reajuste das tarifas do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal, determinada no Decreto distrital n. 37.940/2016, prevalecendo as tarifas usuário vigente no ano de 2016, constantes do Decreto n. 36.762, de 18 de setembro de 2015;
2. a citação do Distrito Federal e do Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, Rodrigo Sobral Rollemberg, representado pela Procuradoria Geral do Governo do Distrito Federal, podendo ser encontrado no endereço do Setor de Área Isoladas Norte – SAIN, Edifício Sede, Bloco I, Praça do Buriti, Brasília/DF para, querendo, apresentar contestação à presente lide;
3. a produção de todas as provas admitidas em direito, como prova oral, testemunhal, pericial e outras.
4. a procedência da ação a fim de ser declarada a ilegalidade do Decreto n. 37.940, no Diário Oficial do Distrito Federal n. 47, de 30/12/2016, em razão da violação aos artigos 19 e 22 da Lei Orgânica do Distrito Federal; artigo 5º, inciso LIV, e 37 da Constituição Federal; Lei federal n. 12.587, de 3/1/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), artigo 8º, incisos V e VI; Lei federal 9.784, de 29/1/1999, artigo 50; Lei distrital n. 2.834, de 7/12/2001; artigo 2º, da Lei distrital n. 9.269, de 18/2/1986; artigo 12 da Lei distrital n. 239, de 10/2/1992; artigo 17 da Lei distrital n. 4.011, de 12/9/2007; além dos princípios da legalidade, do devido processo legal e da motivação do ato administrativo, e da modicidade tarifária.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão

5. A condenação dos requeridos ao ressarcimento dos danos morais causados a população do Distrito Federal no valor não inferior a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) para cada um, ou em montante superior, a ser arbitrado por Vossa Excelência, de modo a recompor o dano imaterial experimentado pelo grupo titular do direito coletivo *stricto sensu* prejudicado, a ser destinado ao Fundo Distrital dos Direitos Difusos e Coletivos do Distrito Federal.
6. A condenação dos requeridos ao pagamento de custas processuais, inclusive perícia, e sucumbência.

Dá-se a causa o valor de R\$ 1.000.000,00 (hum milhão de reais) para efeitos meramente fiscais.

Brasília, 31 de março de 2017.

MARIA ROSYNETE DE OLIVEIRA LIMA
Procuradora Distrital dos Direitos do Cidadão
MPDFT

SELMA LEÃO GODOY
Promotora de Justiça Adjunta
2ª PRODEP