

**EXMO. SR. DESEMBARGADOR MILTON FERNANDES DE SOUZA,
PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

Ref. : Ação Civil Pública nº 0001667-91.2015.8.19.0001, em curso na 14ª Vara de Fazenda Pública da Capital
Agravo de Instrumento nº 0032457-56.2018.8.19.0000, em curso na 20ª Câmara Cível

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO RIO DE JANEIRO, pelo Promotora de Justiça que esta subscreve, com fundamento no art. 4º da Lei 8.437/92 e art. 12 §1º, da Lei 7.347/85, vem requerer a

SUSPENSÃO DA EXECUÇÃO DA LIMINAR

proferida pela relatora do processo em epígrafe na 20ª Câmara Cível deste Egrégio Tribunal de Justiça em sede de agravo apresentado pelo Município do Rio de Janeiro, em razão de manifesto interesse público, diante do descumprimento frontal de decisão deste Tribunal, operado na esteira de acordo ilícito entre concessionários do serviço de transporte público por ônibus e o Município, consoante razões de fato e de direito expostas em anexo.

Rio de Janeiro, 20 de junho de 2018.

CLÁUDIO HENRIQUE DA CRUZ VIANA
Procurador de Justiça

RAZÕES PARA A SUSPENSÃO DA LIMINAR

EMINENTE DESEMBARGADOR PRESIDENTE

Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público junto à 14ª Vara de Fazenda Pública com o objetivo de expurgar do reajuste tarifário do serviço de transporte público por ônibus par ao ano de 2015 o valor acrescido para além daquele previsto no contrato de concessão. Isso porque, de forma assaz inusitada, o decreto de reajuste das tarifas de ônibus naquele ano não apenas aplicou a fórmula de reajuste prevista no contrato de concessão como permitiu que as concessionárias aumentassem a tarifa em mais R\$ 0,20 (vinte centavos) para além do reajuste ordinário, como forma de compensar o suposto custo das gratuidades e o processo de climatização dos ônibus, que ainda nem havia iniciado.

A referida ação recebeu decisão favorável da 20ª Câmara Cível, que considerou ilegal o acréscimo questionado e determinou, em 16 de agosto de 2017, que os concessionários do serviço se abstivessem de praticar a cobrança do respectivo adicional, bem como que o Poder concedente, quando do novo reajuste tarifário, operasse a compensação das tarifas cobradas ilegalmente por quase 03 (três) anos, período entre o início das cobranças com o valor irregular e a data em que foi efetivada a decisão deste Tribunal, *verbis*:

Determino que as **concessionárias se abstenham de praticar a cobrança do adicional de R\$ 0,20 (vinte centavos)**.

Determino ainda que o **Poder Concedente**, quando do novo reajuste tarifário, **exclua o adicional da base de cálculo, operando a devida compensação** das tarifas adiantadas pelos passageiros com os serviços não implementados até a data do futuro reajuste. Cálculo a ser feito obrigatoriamente quando da elaboração de laudo pericial ou relatório técnico no procedimento do reajuste.

A redução da tarifa por cumprimento da decisão judicial se deu através do Decreto 43.601, de 31 de agosto de 2017. Contudo, restava, ainda, realizar a compensação de todo o valor cobrado indevidamente por estes quase 03 (anos) sobre os usuários do serviço, que deveria incidir no cálculo do reajuste subsequente, a ser implementado pelo Município. Para se ter uma ideia, segundo informou a própria Rio Ônibus, são transportados cerca de 3.000.000 (três milhões) de passageiros por dia¹.

Ocorre que, descumprindo frontalmente a obrigação de fazer determinada pela Egrégia 20ª Câmara Cível, o Município resolveu celebrar acordo com os empresários de ônibus para, dentre outras questões, realizar reajuste das tarifas². Para tanto, não realizou, nem apresentaram os concessionários, qualquer auditoria sobre os custos do serviço. Valendo-se de dados não verificados apresentados pelas empresas concessionárias à empresa PwC e, descumprindo todas as normas administrativas que deveriam reger esses contratos, resolveu definir a tarifa do serviço para o ano de 2018 sem qualquer menção ou demonstração de que o valor de vinte centavos cobrado irregularmente por quase três anos estaria sendo compensado no respectivo valor.

Para dar efeitos ao referido acordo, que não logrou ser homologado em nenhum dos processos em que foi juntado, editou, a municipalidade, o Decreto 44.600/2018, elevando a tarifa para o patamar de R\$ 3,95 (três reais e noventa e cinco centavos), manifestando-se claramente no sentido do descumprimento da ordem judicial que lhe exigia a compensação do valor cobrado indevidamente pelos concessionários naqueles três anos. Diante disso, em cumprimento provisório do acórdão da 20ª Câmara Cível, foi requerido pelo Ministério Público e deferido pelo Juízo da 14ª Vara de Fazenda Pública que se buscasse a tutela específica da obrigação de fazer determinada no acórdão, na forma do art. 536 do Código de Processo Civil, suspendendo-se os efeitos do referido ato até que se realizasse a compensação devida por força de decisão judicial deste Tribunal.

¹ Número declinado a reportagem de jornal que pode ser acessada em <https://oglobo.globo.com/rio-onibus-declara-guerra-prefeitura-do-rio-por-reajuste-da-passagem-21456221>. <acesso em 20.06.2018>.

² O acordo se encontra anexo, bem como a promoção do Ministério Público contra a homologação do referido documento, por diversos vícios de legalidade, apresentada nos processos 0095493.06.2017.8.19.0001 e 0048754-38.2018.8.19.0001.

Contudo, em agravo de instrumento interposto pelo Município, a Desembargadora Relatora, Sra. Marília de Castro Neves Vieira, que havia sido vencida no julgamento do acórdão citado, onde se originou a obrigação de fazer a compensação, decidiu liminarmente pela suspensão da decisão da 14ª Vara de Fazenda Pública, restaurando os efeitos do acordo manifestamente ilegal, celebrado entre o Município e os empresários de ônibus. Com isso, permitiu o reajuste da tarifa sem a compensação determinada por este Tribunal.

Assim, objetiva este requerimento suspender, pelos motivos detalhados em seguida, a execução da liminar deferida em sede de agravo de instrumento pela Desembargadora Relatora do Agravo de Instrumento de nº 0031628-75.2018.8.19.0000, por gerar grave dano à coletividade e ser de manifesto interesse público evitar que acordos realizados entre município e empresários de ônibus provoquem caos no sistema de mobilidade urbana do Rio de Janeiro, ao ampliar irregular e significativamente o valor da tarifa de ônibus, bem como por descumprir o contrato de concessão, normas que regem os contratos administrativos, decisões do Tribunal de Contas e, mais gravemente, decisão expressa deste próprio Tribunal de Justiça.

DO CABIMENTO DO PEDIDO DE SUSPENSÃO DA EXECUÇÃO DA LIMINAR

O presente requerimento tem fulcro no artigo 4º da Lei 8.347/92, que dispõe:

Art. 4º Compete ao presidente do tribunal, ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, suspender, em despacho fundamentado, a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes, a requerimento do Ministério Público ou da pessoa jurídica de direito público interessada, em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas.

§ 1º Aplica-se o disposto neste artigo à sentença proferida em processo de ação cautelar inominada, no processo de ação popular e na ação civil pública, enquanto não transitada em julgado.

Assim, extraem-se do dispositivo os seguintes requisitos: i) a existência de uma decisão provisória; ii) o cabimento de recurso ao tribunal a que o Presidente esteja vinculado; iii) o requerimento ser realizado pelo Ministério Público ou pessoa jurídica de direito público; e iv)

existência de manifesto interesse público, flagrante ilegalidade ou necessidade de evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas.

A existência de uma decisão liminar resta bastante clara em razão de a decisão da relatora do agravo de instrumento junto à 20ª Câmara Cível ter decidido suspender liminarmente os efeitos da decisão da 14ª Vara de Fazenda Pública. Trata-se de tutela de urgência recursal, consoante se pode extrair da própria decisão guerreada, que preenche o primeiro requisito supramencionado:

Neste diapasão, entendo que a decisão recorrida traz severo prejuízo para as concessionários de transporte coletivo deste Município, razão pela qual defiro o efeito suspensivo ao recurso para suspender os efeitos da decisão recorrida até o julgamento do presente recurso.

No caso em exame, somente será cabível o recurso de agravo interno, previsto no artigo 1.021 do Código de Processo Civil contra decisão proferida pelo relator, a ser direcionado ao respectivo colegiado. Considerando que a decisão foi proferida pela relatora do Agravo de Instrumento junto à 20ª Câmara, a única via recursal cabível seria pretender a análise do feito pelo colegiado da própria Câmara, sendo vedado qualquer outro recurso, sob pena de supressão de instância. Desta forma, sendo o agravo interno direcionado a colegiado deste Egrégio Tribunal, resta também preenchido o segundo requisito acima informado.

Ademais, o texto legal do artigo 4º da Lei 8.437/85 é expresso ao conferir legitimidade *ad causam* ao Ministério Público para requerer a presente suspensão da execução de liminar, o que denota o preenchimento o terceiro requisito.

O quarto requisito consubstancia-se no manifesto interesse público de evitar a cobrança de uma tarifa de ônibus em valores bastante superiores aos previstos no contrato, onerando excessivamente toda uma coletividade de usuários, especialmente os de baixa renda e que necessitam utilizar o transporte público diariamente, com o fim único de viabilizar maior lucratividade aos empresários do setor.

Como se demonstrará no item seguinte, não há qualquer risco para a continuidade da prestação do serviço a cobrança de tarifa no valor contratualmente adequado, segundo parâmetros legais e sem violação daquilo que foi definido na licitação do ano de 2010. Permitir a produção de efeitos de um acordo com empresários de ônibus que altera completamente o certame licitatório, em total afronta ao contrato e à própria autoridade deste Egrégio Tribunal configuraria violação total das mais basilares estruturas jurídicas que regem a relação do Estado com seus cidadãos, devendo qualquer ato nesse sentido, por manifesto interesse público, ser expurgado da ordem jurídica.

A suspensão da decisão liminar ora atacada se mostra, portanto, como o único caminho a viabilizar tanto o respeito à autoridade das decisões deste Egrégio Tribunal, como resguardar milhões de pessoas que diariamente se utilizam do serviço de serem cobradas ilegalmente em valores que impactarão significativamente suas economias.

É de se notar, ainda, a urgência da medida, uma vez que a cada dia em que se permite a cobrança do reajuste indevido, se provoca um dano aos usuários do serviço e, conseqüente, enriquecimento ilícito por parte dos concessionários na ordem de R\$ 1.050.000,00 (um milhão e cinquenta mil reais) por dia³.

DA GRAVE VIOLAÇÃO À AUTORIDADE DAS DECISÕES DO PODER JUDICIÁRIO E A LESÃO DIÁRIA A 3.000.000 (TRÊS MILHÕES) DE USUÁRIOS DO SERVIÇO

O valor definido pelo Decreto 44.600/2018 para a tarifa de ônibus no Município do Rio de Janeiro acabou demonstrando a clara intenção do Município, através de seu Secretário de Transportes e de sua Procuradoria-Geral de descumprir a ordem que lhe havia sido dada pela 20ª Câmara Cível em acórdão que definiu o mérito do processo 0001667-91.2015.8.19.0001.

Como informado anteriormente, tratou-se de ação civil pública proposta pela 2ª Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva de Defesa do Consumidor e do Contribuinte com o objetivo de

³ Número de passageiros transportados diariamente, consoante informado pela Rio Ônibus multiplicado pelo valor acrescido à tarifa atual (3.000.000 x R\$ 0,35 = R\$ 1.050.000,00).

combater parcela do reajuste apresentado para o ano de 2015 que se mostrava irregular, visto que naquele ano o Município não apenas aplicou a fórmula de reajuste prevista no contrato de concessão como permitiu que as concessionárias aumentassem a tarifa em mais R\$ 0,20 (vinte centavos) para além do reajuste ordinário, como forma de compensar o suposto custo das gratuidades e o processo de climatização dos ônibus, que ainda nem havia iniciado.

Na ocasião, o Tribunal de Justiça, através da colenda 20ª Câmara Cível, reconheceu a ilegalidade de tal cobrança, fazendo-a cessar em setembro de 2017. O acórdão, prolatado em 16 de agosto de 2017, ainda determinou que os valores cobrados indevidamente entre os anos de 2015 e 2017 fossem compensados pelo Município quando da homologação do cálculo de reajuste para o ano de 2018, o que acabou absolutamente inviabilizado pelo acordo, que, ignorando tal comando, majorou a tarifa para R\$ 4,05. Veja-se o respectivo trecho do acórdão⁴ que determinou a compensação dos valores:

Determino ainda que o **Poder Concedente**, quando do novo reajuste tarifário, **exclua o adicional da base de cálculo, operando a devida compensação** das tarifas adiantadas pelos passageiros com os serviços não implementados até a data do futuro reajuste. Cálculo a ser feito obrigatoriamente quando da elaboração de laudo pericial ou relatório técnico no procedimento do reajuste.

A referida decisão foi deliberada por maioria, tendo restado vencida a Desembargadora Marília de Castro Neves Vieira. Esta, entretanto, ao receber agravo de instrumento em face de decisão da 14ª Vara de Fazenda Pública que dava cumprimento à obrigação de fazer determinada no acórdão, resolveu determinar a suspensão da medida proferida por aquele juízo fazendário e viabiliza novamente a produção de efeitos do Decreto 44.600/2018.

O argumento utilizado pela Desembargadora para proferir a referida decisão liminar foi a necessidade de evitar que o sistema entrasse em colapso diante da imposição de uma tarifa insuficiente para remunerar os serviços. Ocorre que em nenhum momento – e nunca o fez

⁴ Acórdão em Apelação interposta pelo Ministério Público no processo 0001667-91.2015.8.19.0001. Relatora Desembargadora Mônica Sardas. 20ª Câmara Cível.

durante todo o período da concessão, apesar de diversas notificações da Municipalidade e determinação do Tribunal de Contas do Município para que fizesse – os Consórcios apresentaram dados auditados ou controláveis sobre sua operação, o que permitiria adequar eventual desequilíbrio econômico. Pelo contrário, como se exporá nos itens a seguir, todos os estudos indicam que os concessionários estariam obtendo uma taxa de retorno bem maior do que aquela fixada no momento da licitação.

De outro lado, o aumento da tarifa impacta significativamente um volume de cerca de três milhões de passageiros por dia – consoante dados da própria Rio Ônibus – por dependerem do transporte coletivo para deslocamentos essenciais na cidade do Rio de Janeiro⁵. Tais pessoas, com o respectivo aumento, a despeito de terem um crédito significativo e que deveria – por ordem judicial de órgão colegiado deste Tribunal – ser compensado no valor da tarifa, acabarão sendo cobradas em valor bastante superior ao atual, o que, para muitos usuários, extrapola sua própria capacidade de pagamento.

Além do grave dano aos usuários do serviço é possível verificar que a manutenção da tarifa em tais valores gera, ainda, um enriquecimento ilícito por parte dos concessionários na ordem de R\$ 1.050.000,00 (um milhão e cinquenta mil reais) por dia⁶.

Permitir a continuidade dessa situação gera intenso caos no transporte público e na vida dos cidadãos, sendo vetor, inclusive, do incremento no volume de pessoas que são obrigadas a permanecer situação de rua, inobstante tenham algum tipo de residência, por dificuldades de arcar com o valor diário da passagem de ônibus e deslocar-se diariamente entre sua casa e seu local de trabalho.

⁵ Número declinado a reportagem de jornal que pode ser acessada em <https://oglobo.globo.com/rio/rio-onibus-declara-querra-prefeitura-do-rio-por-reajuste-da-passagem-21456221>. <acesso em 20.06.2018>.

⁶ Número de passageiros transportados diariamente, consoante informado pela Rio Ônibus multiplicado pelo valor acrescido à tarifa atual (3.000.000 x R\$ 0,35 = R\$ 1.050.000,00).

Reportagem publicada no jornal O Dia em setembro de 2013, ainda antes da crise econômica que assolou o país e, especialmente, o Rio de Janeiro, afirmava que 37 milhões de pessoas, em todo o Brasil, dormiam em abrigos ou nas ruas por não ter dinheiro para pagar a passagem do transporte público⁷:



_LEGADO_OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE

Os excluídos da mobilidade urbana

Por O Dia
14/09/2013 23h37 Atualizado às 15/09/2013 01h54

Rio - Não, eles não são mendigos. Têm casa, família e trabalho. O que falta para eles é dinheiro para usar o transporte público. De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, em 2010, eram 37 milhões de pessoas nesta condição em todo o Brasil. Porém, graças ao avanço nos empregos formais, o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) do Rio, que será finalizado no fim do mês, vai mostrar que (de 2007 a 2012) a demanda por metrô subiu 80%, por trem, 82,7%, por barcas, 79%, e por ônibus, 41%.

Mais lidas

1. Aula de culinária com chef 'popstar'

DA INEXISTÊNCIA DE RISCO DE PARALIZAÇÃO DO SERVIÇO OU QUEBRA DE EMPRESAS POR JÁ RECEBEREM REMUNERAÇÃO EM VALOR SUPERIOR AO FIXADO NO CONTRATO DE CONCESSÃO

Inobstante os graves fundamentos descritos no item anterior, resta de extrema relevância destacar que exigir do Município que o reajuste contemple a compensação pelo valor cobrado indevidamente por três anos da população, conforme determinado judicialmente, não implica em qualquer dano às concessionárias de transporte por ônibus. Uma série de fatores indicam que posteriormente à celebração do contrato de concessão, quando foi fixada uma taxa de remuneração para essas empresas, que deveria se manter constante ao longo da prestação do serviço, houve uma significativa diminuição dos custos do serviço por elas prestado.

⁷ A reportagem pode ser acessada em <https://odia.ig.com.br/conteudo/noticia/observatorio/2013-09-14/os-excluidos-da-mobilidade-urbana.html> <acesso em 20.06.2018>.

A manobra orquestrada pelo Município com os empresários de ônibus para permitir um aumento ilegal da tarifa com o mencionado acordo (documento anexo) chega às raias do absurdo, ao afirmarem que estão se baseando em cálculo realizado pela PricewaterhouseCoopers para reajustar o valor da tarifa. Isso porque, em documento encaminhado ao Ministério Público pelo Subsecretário de Transportes, Sr. Sergio Eduardo Martins de Oliveira, em abril de 2018, foi informado o seguinte a respeito do estudo que estaria sendo realizado pela PricewaterhouseCoopers (PwC):

“O que existe até o presente momento é um estudo elaborado pela referida empresa com base em informações asseguradas, que não são auditadas, da empresa de auditoria Fernando Motta & Associados, e que teria como resultado uma “tarifa do SPPO justa” de R\$3,40 para o sistema em 2015, uma vez que o valor da tarifa dos ônibus do Município do Rio de Janeiro se encontra judicializado, contudo não devemos confundir este estudo com o instituto da revisão tarifária, pelos motivos já expostos acima, quais sejam, balanços auditados por empresa de auditoria contábil independente com parecer positivo, sem abstenção de opinião.”⁸

Se o Município sabe que o estudo da PwC não se baseia em dados auditados, como quer fazer crer em juízo juízo que irá majorar a tarifa com base nele? E pior: como admite que fará a revisão tarifária com base nesse tipo de estudo, que não comporta certificação quanto à veracidade contábil dos dados?

Não se trata apenas de alusão do Secretário de Transportes quanto à falta de confiabilidade dos dados utilizados no referido estudo, mas uma limitação expressa do próprio trabalho da empresa contratada, como se depreende do item 5 do próprio relatório elaborado pela PwC, *verbis*:

⁸ Ofício TR/SUBT n°. 32/2018.

Limitações Técnicas e de Responsabilidade

Este trabalho não teve como objeto a emissão de pareceres, de certificações ou de outras formas de garantia. Os procedimentos realizados pela PwC não constituíram exame ou revisão de acordo com as normas contábeis ou com as normas de certificação, portanto, não foi realizado qualquer exame de auditoria ou verificadas as informações a nós fornecidas em conexão com este trabalho, de qualquer que seja a fonte, exceto conforme esteja especificado neste documento. Assim a PwC não emitiu e não emitirá qualquer opinião ou outra forma de certificação com relação às informações contábeis, ao cumprimento da Lei e dos seus procedimentos.

A preparação das demonstrações financeiras dos consórcios ou a divulgação de informações a terceiros é responsabilidade dos próprios consórcios. Nossos serviços não incluíram a preparação das demonstrações financeiras, notas explicativas ou nenhum tipo de divulgação de informações a terceiros. Os serviços que foram prestados podem não ser suficientes para dar segurança de que assuntos de importância para a SMTR foram identificados e tais serviços não tiveram a intenção de revelar atos de fraude.

Nossos aconselhamentos e produtos finais não representam concordância, conclusão ou opinião de que suportamos as formas de registro contábil e de divulgação dos temas sobre os quais desenvolvemos nossos trabalhos. Nosso papel é de facilitar as suas análises para que V.Sas. possam chegar às suas próprias conclusões nos temas relacionados ao objeto desta contratação..

Nosso trabalho consistiu em consolidar as informações contábeis e operacionais disponíveis, recomendar critérios e premissas – validados por gestores da SMTR – para projeção nos anos de 2015 a 2030, elaborar o fluxo de caixa consolidado e apurar seus resultados.

Os balanços dos consórcios, base para este trabalho, não são auditados. As demonstrações financeiras de todos os consórcios de 2010 a 2014 não foram auditados por firma de auditoria independente, sendo que os relatórios de asseguaração elaborados pela *Fernando Motta & Associados* e apresentados pelos consórcios possuem limitação de escopo e atuação. Desta maneira, não há a possibilidade de atestar que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com os princípios contábeis e representam adequadamente os números dos consórcios desde o início da concessão até o momento.

Vale notar que em recente estudo, elaborado no corrente ano de 2018 pela CPI dos Ônibus da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, foi apurado que qualquer revisão séria do valor da tarifa o readequaria significativamente para baixo, tendo apurado a necessidade estimada de redução em 9,4% apenas considerando a compensação de receitas com vendas de ônibus, gastos ilícitos com garagens e receitas acessórias:

A título de mera ilustração da escala do impacto que tenderia a produzir na tarifa a compensação da receita com revenda de veículos estimada pela perícia (R\$ 119.000.000,00), das receitas acessórias (R\$ 67.000.000,00) e da estimativa de gasto desnecessário com aluguel de garagens (da ordem de R\$ 92.000.000,00), caso esta se confirmasse, **tem-se uma redução estimada da ordem de 9,4%, o que faria**

baixar dos atuais R\$ 3,60 para até R\$ 3,26. E ainda que se começasse a buscar a redução da tarifa apenas incluindo nos cálculos o IPK, somente por isso já poderíamos baixar a tarifa para R\$ 3,53. E tudo isso, sem considerar a receita excedente que tem sido garantida pela venda de bilhetagem eletrônica, venda de informações digitais sobre a demanda e as receitas financeiras.⁹

A conclusão sobre a necessidade de redução desse custo tem base não apenas nos elementos analisados pela CPI como em diversos outros, valendo-se destacar:

- a) o estudo elaborado pela Secretaria Municipal de Transportes apontando que a tarifa de equilíbrio em 2017 deveria ser de R\$ 3,09 (três reais e nove centavos);
- b) constatações do corpo técnico do Tribunal de Contas do Município apontando a necessidade de redução de valores das tarifas;
- c) o processo de racionalização de linhas de ônibus, que fez diminuir a quilometragem percorrida pelas empresas concessionárias;
- d) redução de frota decorrente da operação do BRT;
- e) a redução de custos da operação do BRT em função de sua utilização em faixas exclusivas;
- f) o aumento progressivo do número de passageiros transportados, conforme demonstrado pela perícia contratada pela CPI da Câmara Municipal;
- g) a utilização do espaço dos ônibus para fins de publicidade, receita não prevista no contrato de concessão, e que vem sendo intensamente explorada ao longo dos últimos anos;
- h) a extinção de postos de trabalho, como a função do cobrador, por longo período.

Veja-se: os concessionários do serviço de transporte por ônibus foram escolhidos em licitação realizada no ano de 2010 (Concorrência Pública SMTR. nº CO 010/2010) a partir da proposta comercial apresentada pelas empresas para a operação respectiva que considerava um valor a título de taxa de remuneração. A partir de então, essa remuneração, denominada TIR (Taxa Interna de Retorno), deveria se manter constante ao longo da execução dos contratos, fazendo-se o devido ajuste nas tarifas sempre que ela oscilasse para mais ou para menos do que consta nas propostas vencedoras da licitação, conforme determina a cláusula 11.4 dos contratos de concessão. As propostas comerciais vencedoras do certame licitatório apresentadas pelos consórcios ora recorridos foram as seguintes:

⁹ MARTINS, Jorge A. Ensaio da Perícia à Luz do Método Indiciário. CPI dos Ônibus do Rio de Janeiro. Anexo. p. 82.

Concessionária	Contrato	TIR Ofertada (%)	RTR
Consórcio Intersul de Transportes	01/2010	10,02	2
Consórcio Internorte de Transportes	02/2010	9,23	3
Consórcio Transcarioca de Transportes	03/2010	10,22	4
Consórcio Santa Cruz Transportes	04/2010	6,36	5

Sendo a TIR obtida a partir de uma relação entre aquilo que é auferido pela empresa e o custo efetivo do serviço, pode-se imaginar que todos os fatores elencados acima tenham representado uma ampliação significativa do lucro auferido por essas empresas, sendo imperiosa a redução da tarifa para adequação da TIR àquilo que havia sido proposto no momento da licitação. Viabilizar que o consórcio venha a auferir uma Taxa Interna de Retorno maior do que a constante de sua proposta comercial apresentada no procedimento licitatório consistiria mesmo em burla a esse procedimento, já que provavelmente estarão operando a delegação do serviço público com taxas de retorno constantes das propostas de empresas que não foram escolhidas no certame por terem sugerido a TIR em valor mais elevado.

Curiosamente, a despeito do que pretende fazer crer com o agravo que gerou a decisão ora guerreada, a Secretaria Municipal de Transportes apresentou, em 2017, estudo no sentido de que a Taxa Interna de Remuneração prevista nos respectivos contratos de concessão seria obtida ainda que com uma drástica redução no valor atual da tarifa. Em depoimento na CPI dos Ônibus da Câmara de Vereadores, o então Secretário de Transportes esclareceu, em depoimento amplamente noticiado pela imprensa, que o valor da tarifa que permitiria a manutenção das condições previstas nos contratos de concessão seria de R\$ 3,09 (três reais e nove centavos) à época. Ou seja, operando unicamente com esse valor reduzido as empresas continuariam mantendo o lucro indicado no quadro acostado acima, exatamente sobre o qual se comprometeram no momento da licitação.

A título exemplificativo da notoriedade desse fato, veja-se trecho de reportagem publicada no jornal O Dia de 05 de dezembro de 2017 referente à oitiva do então Secretário Fernando MacDowell, respeitado especialista da área de transportes, à Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara Municipal¹⁰:

Rio – O secretário de Transportes do município, Fernando Mac Dowell, foi interrogado pela CPI dos Ônibus, na Câmara Municipal do Rio, na tarde desta terça-feira. Durante a sessão, o secretário explicou que no início do ano, quando chegou à prefeitura, achou necessário verificar o valor da tarifa, que acreditava ser alta. Por isso, desenvolveu um estudo que aponta que o preço ideal das passagens seria 31 centavos menor do que o cobrado hoje (R\$3,40): “A tarifa deveria ser R\$ 3,09”, disse Mac Dowell, ressaltando que a pesquisa revela que a passagem aplicada no Rio de Janeiro é a mais alta da história.



Mac Dowell durante interrogatório pela CPI dos Ônibus na Câmara Municipal do Rio. Reprodução Facebook

Se há presunção de que o valor adequado da tarifa, capaz de manter as condições iniciais do contrato (com a remuneração proposta pelas empresas e escolhidas no momento da licitação), poderia ser muito inferior ao que vem sendo praticado pelos consórcios, diante dos claros indícios de que a remuneração das empresas é maior do que inicialmente ajustado em contrato, como afirmar que há incapacidade de prestação dos serviços de forma adequada pelas empresas? Estariam elas admitindo que apresentaram propostas comerciais inviáveis à época? Estariam, assim, reconhecendo a necessidade de um novo certame licitatório?

¹⁰ A reportagem pode ser acessada em <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-12-05/a-tarifa-deveria-ser-r-309-diz-secretario-de-transportes-na-cpi-dos-onibus.html>. Acessado em 01 de fevereiro de 2018.

O próprio Tribunal de Contas do Município, como já se demonstrou no item anterior, já havia apontado irregularidades no valor da tarifa de ônibus desde 2012, que estaria supervalorizado em favor das concessionárias, quando se reajustou o valor da tarifa de R\$ 2,50 para R\$ 2,75 em função de cálculo apresentado pelas próprias consórcios sem qualquer auditoria dos dados. Destaca-se trecho do relatório do Corpo Técnico do TCM à época:

Até que se evidenciem os elementos que justifiquem o aumento de tarifa em R\$ 0,25, pode-se concluir que, de janeiro de 2012 até o presente momento, **restou configurado o desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão, em benefício das concessionárias**. Por tal razão, considera-se apropriado o retorno da cobrança da tarifa ao valor de R\$ 2,50, e **sugere-se que a Secretaria de Transportes estipule medidas de compensação em prejuízo dos consórcios**, para que os recursos decorrentes do acréscimo de R\$ 0,25 sejam revertidos, a curto prazo, em investimentos a bem dos usuários¹¹.

Obviamente não é possível haver qualquer controle quando as revisões tarifárias não partem de dados reais, como ocorreu em 2011, em ato contestado publicamente pelos técnicos do TCM. Assim, o que se percebe é que para além dos fatos posteriores ao contrato que deveriam ter levado à redução da tarifa, os reajustes todos subsequentes teriam levado em consideração uma base de cálculo completamente superdimensionada, gerando uma potencialização desse desequilíbrio ao longo dos anos a cada reajuste que leva em consideração uma base de cálculo inflada. E essa base de cálculo não é revista por um único motivo: a manobra deliberada dos consórcios concessionários, que se recusam a apresentar ao Poder Público, mesmo diante de recorrentes notificações, os dados necessários à realização dessa revisão tarifária¹².

Analisaremos então detalhadamente os outros fatores que deveriam já ter impactado para baixo, não fosse a manobra das empresas, que coloca TCM e Judiciário reféns da recusa em apresentar os dados de custos auditados, as tarifas de ônibus no Município do Rio de Janeiro.

¹¹ Trecho do relatório elaborado por técnicos do TCM destacado em reportagem do jornal O Globo, acessível em <<https://oglobo.globo.com/rio/onibus-tecnicos-do-tcm-sugeriram-reducao-de-025-nas-passagens-11467771#ixzz55xVLpuN6>>. Acesso em 31 de janeiro de 2018.

¹² Como já afirmado, Foram instaurados os processos 03/005.239/2016, 03/005.240/2016, 03/005.241/2016 e 03/005.242/2016 na SMTR, com a notificação das concessionárias pelo descumprimento da obrigação de apresentar balanço auditado.

Não é possível negar que o processo de racionalização das linhas de ônibus ocorrido nos últimos anos tenha gerado polpuda economia de custos para os consórcios recorridos, já que para captarem os mesmos passageiros passaram a utilizar menos coletivos (com a eliminação de linhas sobrepostas), além de ter ocorrido uma acentuada redução dos percursos, que foram otimizados. Tais conclusões são possíveis de serem extraídas do próprio site da Prefeitura do Rio de Janeiro, no item onde explica o processo de racionalização das linhas de ônibus¹³:

A racionalização das linhas municipais que passam pela Zona Sul tem o objetivo de tornar o sistema de transporte da cidade do Rio mais eficiente, descongestionando corredores preferenciais e pontos de parada de ônibus, para que haja mais fluidez no trânsito e regularidade no serviço. **A proposta surgiu após estudos técnicos diagnosticarem que muitas linhas faziam trajetos semelhantes e circulavam com os ônibus vazios**, em diferentes horários, prejudicando o tráfego e deixando o sistema desorganizado.

Após a licitação do serviço, em 2010, estudos promovidos pela Secretaria Municipal de Transportes mostraram que **54% das linhas que circulam no Rio tinham mais de 50% de seus percursos idênticos ao longo das viagens**. Os números indicam um modelo de operação pouco eficiente e o quanto está se empregando mal os recursos - **cujos custos acabam repassados para a tarifa paga pelos usuários**.

Diante desse cenário, racionalizar as linhas de ônibus tornou-se fundamental para oferecer um serviço mais organizado, com a melhor utilização dos corredores BRS e a consequente redução no tempo das viagens. **O projeto elimina linhas sobrepostas, extinguindo-as ou encurtando seus trajetos**. A extinção de linhas não representa redução da oferta de serviços aos usuários. **As linhas sobrepostas são substituídas por um conjunto enxuto de novos serviços, batizados de linhas troncais, integradas e circulares**.

As reduções de frotas, de linhas e o respectivo encurtamento de trajeto nunca foram considerados para a revisão da tarifa paga pelos usuários, indicando que, por muito tempo a Taxa Interna de Retorno – lucro obtido pelas empresas concessionárias – foi muito maior do que o previsto no contrato de concessão.

¹³ Todo o processo de racionalização é explicado em detalhes no próprio site da Prefeitura do Rio de Janeiro, acessível em <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/racionalizacao/porque>>. Acesso em 01 de fevereiro de 2018.

Não bastasse, o número de passageiros transportados vem subindo ano a ano, como consta no estudo realizado pelo perito nomeado pela CPI dos Ônibus:

Na data de assinatura dos contratos (em 2010) o IPK era, segundo Data Rio, 1,18 (considerando-se os usuários pagantes). A cada reajuste, dever-se-ia ter considerado a variação do IPK também, visto ser obrigação do servidor zelar pela eficiência da Administração e pela modicidade tarifária. Não há motivo que justifique serem atendidos todos os pleitos das empresas para aumento de passagens, mas não se considerar, igualmente, os indicadores que são a favor do consumidor e da própria Administração. **Em 2016, o IPK chegou a 1,30, isto é, 10,2% maior do que o IPK de 2010.** Assim, considerando essa variação, a tarifa deveria ter sido menor, como mostra a Tabela 11 a seguir, chegando a novembro de 2016 a R\$ 3,45.¹⁴

A própria escolha do modelo de BRT (*Bus Rapid Transit*) para diversas áreas da cidade gera dois grandes benefícios para os consórcios recorridos: a diminuição da frota, já que todas as ligações entre os pontos centrais passam a ser otimizadas e, da mesma forma, há uma clara redução dos custos de operação, já que os coletivos operam em faixas exclusivas.

Notadamente veículos que trafegam em faixas exclusivas, novas, sem trânsito, tem um custo de manutenção – reparo e troca de peças degradadas – e de combustível muito inferior àquele coletivo que passa horas no trânsito tendo que reduzir, acelerar e frear a todo momento, em vias muitas vezes bastante deterioradas.

A relação entre a operação do BRT, diminuição de custos e aumento da lucratividade foi percebida pelo perito Jorge Martins em seu relatório elaborado para a CPI dos ônibus da Câmara Municipal, de onde se extrai:

Ressalte-se que corredores de BRT têm como principal atributo reduzir o tempo de viagem significativamente no trecho “tronco”, dada a exclusividade na via, chegando a ultrapassar o patamar de 50% de redução. **Consequentemente, há também redução dos custos variáveis** (apesar do preço dos ônibus do BRT serem

¹⁴ MARTINS, Jorge A. Ensaio da Perícia à Luz do Método Indiciário. CPI dos Ônibus do Rio de Janeiro. Anexo. p. 74.

significativamente maiores do que o veículo padrão), visto que, com a viagem sendo feita na metade do tempo, mantendo-se a mesma frequência, bastaria também a metade da frota, com melhor consumo de lubrificantes, já que os ônibus não mais estariam disputando espaço na via com o tráfego congestionado de automóveis

Não fossem bastantes os motivos indicadores de que a TIR (taxa interna de retorno) está ultradimensionada, em total violação ao contrato de concessão e exigindo urgente redução, é cediço que as empresas de ônibus vêm explorando após a delegação do serviço e sem qualquer previsão dessa receita na formulação das propostas vencedoras da licitação em 2010 a atividade de publicidade nos seus veículos. É comum se observar nas ruas do Rio de Janeiro imagens como as seguintes:



Essas receitas obtidas com a publicidade realizada geram anualmente milhões de reais em receitas para os consórcios e que deveriam obviamente repercutir no cálculo da TIR, o que, por via de consequência, para que se mantivessem os percentuais de TIR ajustados no contrato de concessão, deveria justificar a redução das tarifas cobradas dos usuários.

Vê-se, portanto, que todos os elementos militam pela existência de um imperativo para a redução das tarifas e não o contrário, já que as empresas estariam por longos anos obtendo remuneração superior à determinada pelo contrato de concessão e, em nenhum momento, esse lucro excessivo serviu para a revisão da tarifa.

Diante disso, resta mesmo escandaloso que o Município permita a majoração da tarifa sem qualquer análise sobre dados auditados dos custos dos consórcios, especialmente quando há

determinação judicial para compensação de grave dano praticado pelos concessionários em face dos usuários por cobranças ilegais realizadas por cerca de três anos.

A RECUSA DOS CONSÓRCIOS EM APRESENTAR DADOS AUDITADOS PARA EFETIVO CÁLCULO SOBRE O VALOR JUSTO DA TARIFA. VIOLAÇÃO DAS CLÁUSULAS 17.1 E 17.2 DO CONTRATO DE CONCESSÃO. DESCUMPRIMENTO DE DECISÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO

Resta ainda notar que, a despeito de todos os elementos indicativos de que a taxa de retorno das concessionárias estaria em valores superiores aos previstos no contrato de concessão, a decisão liminar ora atacada – sem esclarecer como chegou a tal conclusão – afirma que a tarifa atual seria reconhecidamente insuficiente para remunerar os serviços. Tal constatação, contudo, somente seria possível de ser verificada a partir da apresentação de pelos consórcios de dados auditados sobre suas operações, através dos quais se pudesse efetivamente verificar os custos e ganhos obtidos, o que poderia, inclusive, segundo os indicadores que apresentamos no item anterior, atestar que a tarifa se encontra superdimensionada, carecendo de redução. Talvez até para evitar essa consequência, os concessionários, apesar de obrigados contratualmente, nunca apresentaram, durante todo o tempo de concessão, esses dados, mantendo uma verdadeira caixa preta sobre seus custos ao mesmo tempo em que, paradoxalmente, exigem que o Tribunal reconheça uma falsa incapacidade de manutenção do serviço com tarifas mais reduzidas.

A manutenção do equilíbrio econômico financeiro do contrato depende de dois pilares, que funcionam como duas válvulas que precisam trabalhar conjuntamente para evitar qualquer distorção ao longo da execução da concessão. A primeira válvula é o próprio reajuste, que atuando por meio de fórmulas simplificadas, permite uma atualização das condições iniciais do contrato por meio de cálculo anual a ser analisado pelo poder concedente para a alteração do valor da tarifa. A segunda válvula consiste no próprio procedimento de revisão tarifária, mais profundo e que segundo os contratos de concessão do transporte público municipal por ônibus deve ocorrer a cada quatro anos.

Ambos os procedimentos estão plenamente integrados, apesar de acontecerem em momentos distintos. Obviamente, o ideal, sob o prisma da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, seria que o mesmo fosse revisto no menor intervalo de tempo possível ou mesmo que todos os reajustes fossem substituídos por efetivas revisões tarifárias. Por uma questão prática – o procedimento de revisão é mais aprofundado e demanda maior esforço – se adota a regra de reajustes anuais e revisões quadrienais ou quinquenais, sem prejuízo de ser possível a deflagração de revisões tarifárias sempre que se perceber qualquer fato que possa afetar as condições iniciais do contrato, reduzindo ou majorando a Taxa Interna de Retorno das empresas – TIR, consoante cláusula 11.4:

11.4 - Somente caberá revisão do presente contrato de concessão nos casos em que a ocorrência de eventos que atendam ao disposto no item 11.3 resultar em variação do fluxo de caixa projetado do empreendimento, de modo a reduzir ou majorar a TIR (Taxa Interna de Retorno) declarada pela concessionária em sua proposta comercial, observada necessariamente a distribuição de riscos previstas nessa cláusula.

A primeira revisão contratual ocorreu ao final do ano de 2011, por expressa previsão da cláusula, devendo, a partir daí, ocorrer de quatro em quatro anos, conforme cláusulas 12.01 e 12.2:

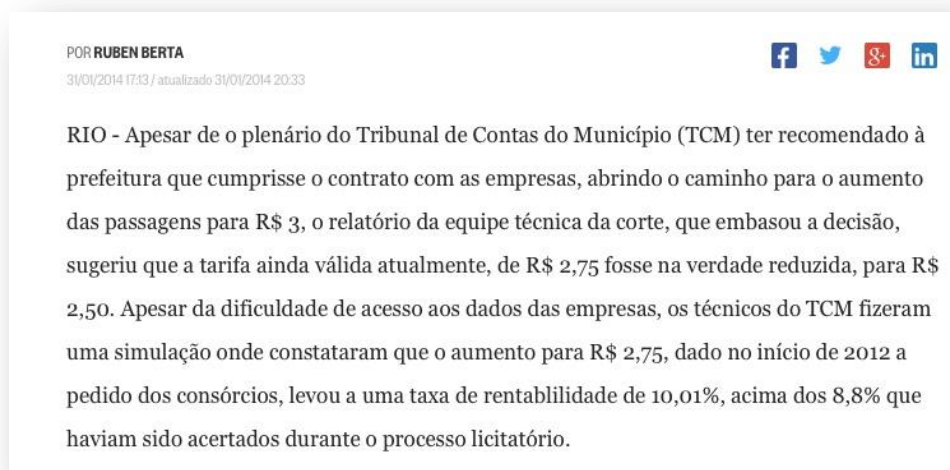
12.01 - Uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses a contar do vencimento do prazo fixado para o início da operação dos serviços previstos no item 4.1, o poder concedente realizará processo de revisão de tarifa com o objetivo de rever seu valor em função da verificação da produtividade e eficiência na prestação dos serviços pela concessionária.

12.2 - Novos processos de revisão da tarifa de que trata o item 12.01 serão instaurados a cada 4 (quatro) anos, a contar da data em que entrar em vigor a tarifa resultando do processo de revisão imediatamente anterior.

Ao final de 2011 então foi realizado o primeiro processo de revisão tarifária. Mesmo naquele momento os consórcios não apresentaram qualquer dado auditado. Foi exatamente em razão disso que o TCM, conforme já se mencionou acima instaurou procedimento para apurar

eventuais distorções entre os dados apresentados (sobre os quais se realizaram os respectivos cálculos) e os dados reais.

Conforme se noticiou amplamente à época, apesar de aquela Corte ter ficado refém da manobra dos concessionários, faltando-lhe dados reais de custos do serviço, em estudo estimativo realizado pelo corpo técnico da Corte foi projetado que a tarifa estaria supervalorizada à época em R\$ 0,25 (vinte e cinco centavos). Veja-se reportagem publicada no Jornal O Globo em 31 de janeiro de 2014¹⁵:



Mais uma vez se constatou que o lucro das empresas era mais elevado do que aquilo que se comprometeram no momento da licitação. Contudo, a não apresentação dos dados auditados pelas empresas acabou inviabilizando a atuação plena da Corte de Contas e, mais uma vez, seguiu-se uma série de reajustes aplicados sobre uma base de cálculo superdimensionada, pautada em taxas internas de retorno muito mais elevadas do que as admitidas em contrato e propostas na licitação. Veja-se o que decidiu o Tribunal de Contas do Município no que concerne à necessidade de apresentação desses documentos para que seja possível um controle do equilíbrio econômico financeiro do contrato:

¹⁵ A reportagem pode ser acessada em <<https://oglobo.globo.com/rio/onibus-tecnicos-do-tcm-sugeriram-reducao-de-025-nas-passagens-11467771#ixzz55xVLpuN6>>. Acesso em 31 de janeiro de 2018.

Pelo exposto, julgo DETERMINAR à Secretaria Municipal de Transportes que:

[...]

6. exija dos consórcios a realização anual da auditoria nas demonstrações financeiras consolidadas, conforme previsto no subitem 26.02.1 do edital de forma a reduzir a assimetria de informações por ocasião da aferição da tarifa do SPPO...¹⁶

Da mesma forma, porém somente em 2015, o Município passou a exigir das empresas a apresentação de dados auditados, ou seja, dados onde o profissional de contabilidade certifique que os respectivos números conferem com a realidade da empresa. Neste momento ficou claro que a não apresentação do custo efetivo do serviço tratar-se-ia de uma manobra das concessionárias para evitar uma revisão que, ao que tudo indicava, reduziria o valor da tarifa cobrada, uma vez que, a despeito de diversas notificações do Município para que as empresas apresentassem os dados auditados, os consórcios não cumpriram tal medida. Desde então foram instaurados os processos 03/005.239/2016, 03/005.240/2016, 03/005.241/2016 e 03/005.242/2016 na Secretaria Municipal de Transportes - SMTR, com a notificação das concessionárias pelo descumprimento da obrigação de apresentar balanço auditado e passados cerca de 3 anos, ainda não cumpriram sua obrigação, que é aliás, prevista no contrato de concessão:

17.2 - Inclui-se dentre os poderes de fiscalização do poder concedente a realização a qualquer tempo, sempre que entender conveniente, de auditoria nos sistemas utilizados pela concessionária, acessando todos os registros e dados que entender necessários, desde que relacionados com os serviços concedidos, aí incluídos os serviços e dados de natureza operacional, contábil, administrativa, financeira e de controle.

17.3 - O poder concedente poderá a seu exclusivo critério, solicitar à concessionária a contratação, às expensas da própria concessionária de empresa de Auditoria independente idônea e de notória especialização para a realização da auditoria referida no item 17.2.

A manobra dos consórcios para evitar uma revisão que jogaria para baixo o valor das tarifas é de tal forma deliberada que no processo 0095493.06.2017.0001, em estudo elaborado pela

¹⁶ Processo TCM 40/005936/2013

Ernst & Young, o próprio auditor contratado pelos consórcios esclarece que os dados utilizados no estudo não seriam confiáveis, já que não pôde ter acesso à verificação sobre a realidade dos números apresentados pelos consórcios. Pede-se vênha para transcrever trecho do tópico referente às limitações do estudo apresentado:

Considerando que os trabalhos seguiram a norma NBC TO 01 – Trabalho de Asseguração Diferente de Auditoria e Revisão (3000), tais trabalhos não constituíram uma auditoria conduzida de acordo com as normas de auditoria de Demonstrações Financeiras aplicáveis no Brasil. Portanto, **não foi emitida qualquer opinião sobre os demonstrativos financeiros, no todo ou em parte, ou informes gerenciais do Rio Ônibus, das concessionárias e das consorciadas, nem sobre as suas respectivas estruturas de controles internos.**

Caso os procedimentos adicionais tivessem sido aplicados, ou uma auditoria completa de acordo com as normas sobre Parecer dos Auditores Independentes sobre Demonstrações Contábeis e de Revisão de Demonstrações Contábeis aplicáveis no Brasil fosse realizada, outros assuntos poderiam tornar-se conhecidos, os quais seriam relatados.

A recusa, destarte, da apresentação de dados reais pelos consórcios é tão clara que como se demonstrou anteriormente, mesmo o Estudo da Pricewaterhousecoopers mencionado pelo Município em suas manifestações é baseado em dados estimados e dados consolidados apresentados pelos empresários de ônibus sem qualquer comprovação de veracidade. Veja-se o seguinte trecho do tão alardeado estudo:

5. Limitações Técnicas e de Responsabilidade

[...]

Este trabalho não teve como objeto a emissão de pareceres, de certificações ou de outras formas de garantia. **Os procedimentos realizados pela PwC não constituíram exame ou revisão de acordo com as normas contábeis ou com as normas de certificação, portanto, não foi realizado qualquer exame de auditoria ou verificadas as informações a nós fornecidas em conexão com este trabalho,** de qualquer que seja a fonte, exceto conforme esteja especificado neste documento. Assim, a PwC não emitiu e não emitirá qualquer opinião ou outra forma de certificação com relação ‘as informações contábeis, ao cumprimento da Lei e dos seus procedimentos.

Vale ressaltar que, no processo 0104665-69.2017.8.19.0001, em curso na 13ª Vara de Fazenda Pública, a própria empresa BDO (outra integrante do grupo seletivo de empresas consagradas de auditoria no mundo denominado Large Six) recusou o encargo de realizar perícia sobre os reais custos das empresas de ônibus, diante da dificuldade na obtenção de dados confiáveis, considerando as recorrentes recusas dos consórcios em darem acesso a essa informação. Transcreve-se trecho da ata de reunião especial ocorrida no dia 17 de janeiro de 2018, no bojo do processo, que é esclarecedora:

Informou a Empresa BDO Brazil que não aceitará o encargo, esclarecendo que recebeu os estudos elaborados pelas Empresas Price e Ernest Young e que os dados contidos nos relatórios das Empresas RSM e Becker não foram auditados, constando neles "uma abstenção de opinião", ou seja, o auditor não conseguiu opinar sobre as informações contábeis, **pairando dúvida sobre a confiabilidade dos dados.**

Por certo, não pode o Judiciário servir de instrumento para legitimar e eternizar os efeitos dessa manobra deliberada de inviabilizar as revisões contratuais para se valerem de uma base de cálculo superdimensionada para definição do valor da tarifa. Ao concordar com tal situação o Município age de maneira estranhamente contraditória, eis que já havia expedido uma série de notificações aos consórcios quanto ao descumprimento de suas obrigações em apresentar os dados referentes aos seus custos auditados.

A manobra se torna ainda mais grave quando o próprio Município deliberadamente descumpra determinação expressa da Corte de Contas municipal, ignorando ainda a existência de um contrato de concessão para conceder benefícios aos empresários de ônibus sem qualquer auditoria dos dados dos consórcios.

CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, não há mais como se permitir a manutenção de situação de tamanha ilegalidade na definição do valor da tarifa do serviço de transporte de ônibus, em total afronta à decisão colegiada da 20ª Câmara Cível e que gera lesão grave a cerca de três milhões de pessoas por dia, gerando a inviabilidade de locomoção de inúmeras pessoas e, com isso, gerando caos

ao sistema de mobilidade urbana no Rio de Janeiro, que tem como premissa o princípio da modicidade da tarifa e capacidade dos municípios de adimplirem o valor da tarifa cobrado.

O manifesto interesse público na suspensão da referida liminar está presente, ainda, na própria dificuldade para se devolver a cada um dos usuários do sistema de transporte por ônibus do valor cobrado indevidamente no período em que tenha produzido efeitos a decisão recorrida, evitando-se que ocorra aquilo que restou identificado no processo decidido pela 20ª Câmara Cível, antes referido, onde, diante da dificuldade de devolução dos valores cobrados indevidamente, determinou-se fosse a quantia compensada no reajuste subsequente (efeito ora inviabilizado por decisão ora combatida).

Deste modo, requer o **MINISTÉRIO PÚBLICO** a suspensão da execução da liminar deferida pela relatora do Agravo de Instrumento ° 0032457-56.2018.8.19.0000 até que seja o referido recurso julgado definitivamente pelo colegiado de onde partiu a ordem de compensação no valor da tarifa dos valores cobrados ilegalmente entre o início do ano de 2015 e o final do ano de 2017.

Rio de Janeiro, 20 de junho de 2018.

CLÁUDIO HENRIQUE DA CRUZ VIANA
Procurador de Justiça