

**EXCELENTÍSSIMO (A) SENHOR (A) JUIZ (A) DE DIREITO DA __ª VARA DA
FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DE ARACAJU/SE**

URGENTE!
AUMENTO DA TARIFA DE ÔNIBUS PARA R\$ 2,45
VÍCIOS FORMAIS E MATERIAIS
GRAVES IRREGULARIDADES NA PLANILHA DE CUSTOS
07 MILHÕES DE PASSAGEIROS MENSAIS PREJUDICADOS
SUSPENSÃO LIMINAR DO ATO

1) ALEXIS MAGNUM AZEVEDO DE JESUS, brasileiro, casado, servidor público estadual, portador do CPF n. 026.081.535-77, do RG n. 3.021.313-4, e do título de eleitor n. 022366982194, domiciliado na rua Firmino Fontes, n. 76, apt. 204, bairro Atalaia, Aracaju/SE, CEP: 49.037-220

2) ANA PAULA AQUINO SANTOS, brasileira, solteira, estudante, portadora do CPF n. 020.981.975-86, do RG n. 3.240.046-2 e do título de eleitor 022282372186, domiciliado na rua Construtor Genival Macial, n. 450, bairro Coroa do Meio, Aracaju/SE, CEP: 49.036-090;

3) CLEIDSON CARLOS SANTOS VIEIRA, brasileiro, solteiro, professor, portador do CPF n. 020.203.085-76, do RG n. 3.086.831-9 e do título de eleitor n. 022370512100, domiciliado na rua 27, n. 10, Conjunto J. Kubitscheck, Aracaju/SE;

4) CLINTON CARLOS DOS SANTOS BRITO, brasileiro, solteiro, estudante, portador do CPF n. 376.798.198-33, do RG n. 49.125.700-4

SSP/SE e do título de eleitor n. 025331502178, domiciliado na rua Maria Rezende Machado, n. 506, bairro Coroa do Meio, Aracaju/SE, CEP: 49.035-230;

5) FLÁVIO DE OLIVEIRA RODRIGUES, brasileiro, solteiro, técnico em eletrônica, portador do CPF n. 039.795.295-33, do RG n. 3.247.282-0 e do título de eleitor n. 023472172100, domiciliado na rua 23, n. 708, Conjunto Parque dos Faróis, Aracaju/SE, CEP: 49.160-970;

6) FRANCISCO DE CARVALHO PEREIRA NETO, brasileiro, solteiro, autônomo, portador do CPF n. 036.202.865-66, do RG. 3.137.135-3 e do título de eleitor n. 022927412178, domiciliado na rua João Leal Soares, n. 55, bairro Jabotiana, Aracaju/SE, CEP: 49.095-170;

7) JOÃO PAULO DÓRIA DE SANTANA, brasileiro, solteiro, estudante, portador do CPF 040.508.485-46, do RG n. 3.265.335-2 e do título de eleitor n. 023537412186, domiciliado na rua José Deodato Soares, n. 118, bairro Ponto Novo, Aracaju/SE, CEP: 49.097-340;

8) MATEUS DE SANTANA BARBOSA, brasileiro, solteiro, estudante de engenharia civil, portador do CPF n. 052.155.145-50, do RG n. 3.280.799-6 e do título de eleitor n. 026661382119, domiciliado na rua Doutor Benedito Guedes, n. 453, bairro Atalaia, Aracaju/SE, CEP: 49.036-070;

vêm, perante Vossa Excelência, por meio de seus advogados infra-assinados, constituídos mediante as procurações que seguem em anexo, com endereço profissional na Rua Campo do Brito, n. 314, Galeria Free Way, Sala 01, Bairro São José, CEP: 49.015-460, e na Rua Rio Grande do Sul, n.º 295, bairro Siqueira Campos, Aracaju-SE, com lastro no art. 5º, inc. LXXIII, da Constituição Federal de 1988, bem como com espeque no art. 1º da Lei n. 4.717/65, propor

AÇÃO POPULAR COM PEDIDO DE SUSPENSÃO

LIMINAR DO ATO IMPUGNADO

Em face do **MUNICÍPIO DE ARACAJU**, pessoa jurídica de direito público interno, com sede no Centro Administrativo Prefeito Aloísio Campos, situado na Rua Frei Luís Canelo de Noronha, 42 - Conj. Costa e Silva, CEP 49.097-270, do **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE ARACAJU**, com idêntico endereço para citação e intimações, da **SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - SMTT**, pessoa jurídica de direito público, constituída sob a forma de autarquia municipal, com endereço na Rua Roberto Fonseca (antiga Rua G), nº 200 - Bairro Inácio Barbosa, CEP: 49041-140, Aracaju-SE, e do **SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE ARACAJU - SETRANSP**, pessoa jurídica de direito privado, constituído sob o CNPJ n. CNPJ 32.857.930/0001-52, com endereço na Avenida Tancredo Neves, 2061 - D.I.A - 49040-490 - Aracaju/SE, pelos fundamentos fáticos e jurídicos abaixo transcritos:

I. DAS CUSTAS JUDICIAIS

Inicialmente, Excelência, cumpre destacar que os Autores da presente ação popular estão isentos do pagamento de custas judiciais e de honorários advocatícios de sucumbência, tudo nos termos do art. 5º, inc. LXXIII da Constituição Federal.

II. DA LEGITIMIDADE ATIVA

Quanto à legitimidade ativa dos Requerentes, não são necessárias maiores divagações, uma vez que os Demandantes estão em pleno exercício de sua cidadania, cuja prova se faz por meio dos títulos de eleitor ora anexados, em obediência à determinação do art. 1º, §3º da Lei n. 4.717/65.

Em outras palavras, Excelência, os Autores são trabalhadores e estudantes, dentre outros cidadãos que almejam anular o aumento da tarifa de ônibus para R\$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos), ato eminentemente lesivo à moralidade administrativa, conforme será demonstrado nos tópicos subsequentes, sempre com fundamento no art. 5º, inc. LXXIII da CF/88.

III. DO ATO IMPUGNADO: MAJORAÇÃO DA TARIFA DE ÔNIBUS DO MUNICÍPIO DE ARACAJU DE R\$ 2,25 PARA R\$ 2,45.

A presente Ação Popular pretende combater ato administrativo emanado do Poder Executivo do Município de Aracaju, sob a forma do Decreto Municipal n. 4.310/2013, cujo teor levou ao aumento da tarifa de ônibus, elevando o seu valor para R\$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos).

***In casu*, Excelência, almeja-se com o presente feito suspender liminarmente e anular o supracitado ato administrativo.**

Pois bem, ao dia 09 de Maio de 2013, a Câmara de Vereadores de Aracaju – CMA – votou o projeto de lei n.º 102/2013 de iniciativa do Chefe do Executivo Municipal, aprovando-o com uma emenda.

Este projeto, como veio do Executivo, visava majorar a tarifa do transporte público municipal de ônibus em 7,98%. Neste contexto, durante o processo legislativo de votação, fora apresentada emenda parlamentar alterando a majoração de 7,98% para 8,88%, alcançando a tarifa o novo valor de R\$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos), contra os anteriores R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco), portanto.

Esta emenda com o reajuste percentual de 8,88% fora aprovada em definitivo pela Câmara, tendo sido PL n. 102/2013 sancionado pelo Executivo, editando-se, com isto, a Lei Municipal n. 4.381/2013.

Entretanto, para que o referido aumento pudesse ser juridicamente válido, o Poder Público haveria de respeitar as disposições plenamente vinculantes da Lei Orgânica do Município de Aracaju – LOA e da Lei Municipal de Aracaju n.º 1.765/91, que regem a matéria, e ter apresentado a fundamentação legalmente exigida que embasasse o percentual de 8,88%.

Sem a exposição de qualquer fundamento para o novo índice, as determinações legais concernentes foram sumariamente desconsideradas na aprovação deste novo percentual, contaminando, assim, todo o projeto de lei aprovado.

Não bastasse, Excelência, a Planilha de Custos da SMTT enviada em anexo ao referido PL n. 102/2013, cujo teor discorre sobre os parâmetros de cálculo da tarifa, contém inúmeras irregularidades, de tal modo que o valor tarifário encontrando pelo Poder Público encontra-se superfaturado, consoante demonstra de forma nítida o Laudo Técnico-Econômico que acompanha a presente ação.

O projeto fora, então, encaminhado ao Executivo que, mesmo diante da patente imoralidade administrativa, aprovou-o, emitindo o Decreto n.º 4.310/2013, publicado no Diário Oficial do Município no dia 14 de Maio e que passou a surtir efeitos no dia 15 de Maio de 2013, majorando a tarifa do transporte público para R\$ 2,45, em obediência ao reajuste administrativamente imoral de 8,88% cedido pela Câmara de Vereadores.

IV. DA MORALIDADE ADMINISTRATIVA COMO CAUSA DE PEDIR AUTÔNOMA DA AÇÃO POPULAR. LESIVIDADE E ILEGALIDADE DO AUMENTO DA TARIFA.

Excelência, é sabido que a doutrina e a jurisprudência de nossos tribunais evoluiu no sentido de admitir o cabimento da ação popular nas hipóteses de violação ao princípio da moralidade administrativa, inculcado de forma expressa no art. 5º, inc. LXXIII art. 37, *caput*, ambos da Constituição Federal de 1988.

Em outras palavras, não é mais necessário, para fins de manejo da ação popular, que o ato administrativo combatido provoque lesão ao erário ou ao patrimônio público. Basta tão somente que viole a moralidade administrativa, tal como se verifica na lição de RODOLFO DE CAMARGO MANCUSO:

A moralidade administrativa pode e deve ser considerada uma categoria jurídica autônoma, significando dizer que um ato administrativo pode ser: a) legalmente formal; b) não lesivo ao erário; mas, inobstante, ser moralmente insustentável. Nesse caso, será sindicável em ação popular. (Ação Popular: Proteção do erário, do patrimônio público, da moralidade administrativa e do meio ambiente, 7ª Ed., p. 123)

Foi com base em tal raciocínio que o Supremo Tribunal Federal passou a admitir o cabimento da ação popular com suporte no combate à violação do princípio da moralidade administrativa, entendimento este sedimentado a partir do *leading case* julgado por meio do RE n. 206.889, cuja ementa é abaixo transcrita:

EMENTA: CONSTITUCIONAL. AÇÃO POPULAR. VEREADORES: REMUNERAÇÃO: FIXAÇÃO: LEGISLATURA SUBSEQÜENTE. C.F., art. 5º, LXXIII; art. 29, V. PATRIMÔNIO MATERIAL DO PODER PÚBLICO. MORALIDADE ADMINISTRATIVA: LESÃO.

I. - A remuneração do Prefeito, do Vice-Prefeito e dos Vereadores será fixada pela Câmara Municipal em cada legislatura para a subseqüente. C.F., art. 29, V. Fixando os Vereadores a sua própria remuneração, vale dizer, fixando essa remuneração para viger na própria legislatura, **pratica ato inconstitucional lesivo não só ao patrimônio material do Poder Público, como à moralidade administrativa, que constitui patrimônio moral da sociedade. C.F., art. 5º, LXXIII.**

II. - Ação popular julgada procedente.

III. - R.E. não conhecido.

(RE 206889, Relator(a): Min. CARLOS VELLOSO, Segunda Turma, julgado em 25/03/1997, DJ 13-06-1997 PP-26718 EMENT VOL-01873-11 PP-02257)

A partir de então, tornou-se pacífico nos Tribunais Superiores o entendimento de que a moralidade administrativa se configura como causa de pedir autônoma da ação popular, tal como se verifica em diversos precedente do STF e do STJ, alguns deles citados no julgado abaixo transcrito:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO RECURSO ESPECIAL. **AÇÃO POPULAR. LESIVIDADE À MORALIDADE ADMINISTRATIVA. PRESCINDIBILIDADE DE DANO MATERIAL.** PREQUESTIONAMENTO DE DISPOSITIVOS CONSTITUCIONAIS. NÃO CABIMENTO.

1. Cuida-se de ação popular proposta contra a Caixa Econômica Federal e outros com o objetivo de declarar a nulidade de procedimento licitatório instaurado pela empresa pública, mediante a modalidade de concorrência pública, para contratação de serviço especializado de

tratamento dos documentos coletados em caixa rápido e malotes de clientes. Os autores sustentaram que a terceirização desses serviços implicará na quebra do sigilo intrinsecamente ligada à atividade-fim do serviço bancário, que deve guarnecer o sigilo bancário de seus clientes.

2. O Juízo singular extinguiu a ação popular, sem julgamento de mérito, nos termos do artigo 267, VI, do CPC, ao fundamento de que os autores, na propositura dessa ação constitucional, deveriam comprovar a lesividade ao patrimônio público. (...)

4. **A jurisprudência deste Tribunal Superior perfilha orientação de que a ação popular é cabível para a proteção da moralidade administrativa, ainda que inexistente o dano material ao patrimônio público.**

Precedentes: REsp 474.475/SP, Rel. Ministro Luiz Fux, Primeira Turma, julgado em 9/9/2008, DJe 6/10/2008; e AgRg no REsp 774.932/GO, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, julgado em 13/3/2007, DJ 22/3/2007. (...)

(AgRg nos EDcl no REsp 1096020/SP, Rel. Ministro BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 21/10/2010, DJe 04/11/2010)

Com efeito, Excelência, ainda que, em tese, no presente caso concreto não haja lesão direta ao patrimônio público, o ato de aumento da tarifa de ônibus para R\$2,45 viola frontalmente o princípio da moralidade administrativa, haja vista que as planilhas de custos encaminhadas pela SMTT e pelo SETRANSP contêm inúmeras fraudes, conforme detalhadamente explicado pelo Laudo Técnico-Econômico anexado à presente exordial.

Em outras palavras, os réus, ao provocarem e aprovarem o aumento da tarifa com base na planilha da SMTT, mesmo com a constatação de inúmeras irregularidades, agem com evidente desvio de finalidade, desvirtuando o fim precípuo da Administração Pública, que é a busca do bem comum e a garantia de direitos aos administrados.

Deste modo, Excelência, demonstra-se de forma cristalina o cabimento da presente ação popular, sendo possível o manejo da mesma para o controle do ato de aumento da tarifa, haja vista que, em síntese:

a) O ATO É ILEGAL, uma vez que não só desobedece aos ditames da Lei n. 1.765/91, violando o princípio da legalidade, como também afronta aos princípios da moralidade e da razoabilidade, conforme restará demonstrado nos tópicos subsequentes;

b) O ATO É LESIVO À MORALIDADE ADMINISTRATIVA, uma vez que emanado em um evidente desvio de finalidade da Administração Pública, face às inúmeras irregularidades contidas na Planilha de Custos da SMTT, consoante o laudo técnico-econômico em anexo.

Portanto, sendo patente a lesividade e a ilegalidade do ato ora impugnado, demonstra-se de plano o cabimento da presente ação popular para se suspender e anular o aumento da tarifa de ônibus para R\$ 2,45, pelos fundamentos de fato e de direito doravante descritos.

V. DO DIREITO.

1. DA FIXAÇÃO DA TARIFA COMO ATO ADMINISTRATIVO VINCULADO: PROCEDIMENTO E PLANILHA DE CUSTOS. LEI N. 1.765/91

1.1. DO PROCEDIMENTO LEGAL PARA FIXAÇÃO DA TARIFA PREVISTO NA LEI ORGÂNICA MUNICIPAL

Para uma boa compreensão dos equívocos aqui discutidos, faz-se necessário, antes, demonstrar-se sucintamente qual o trâmite legal que uma proposta de aumento tarifário do transporte coletivo deve necessariamente

seguir para ser considerada juridicamente válida no âmbito do Município de Aracaju.

Primeiro, vejamos o que a Lei Orgânica Municipal determina em seu art. 241:

Art. 241 – As tarifas de serviços de transporte coletivo, de táxi e de estacionamento público no âmbito municipal deve ser fixadas pelo Poder Executivo.

§ 1º - O Poder Executivo deve proceder ao cálculo de remuneração de transporte de passageiros às empresas operadoras, **com base em planilhas de custos, contendo metodologia de cálculos, parâmetros e trabalhos teóricos**, em função da necessidade do sistema de transporte urbano municipal, **devendo a referida planilha ser aprovada pelo Poder Legislativo**.

§ 2º - As planilhas de custos serão atualizadas, quando houver alteração nos preços dos componentes de estrutura de custos de transporte, necessários à operação do serviço.

Continuamente, o §3º do art. 242, também da LOA preceitua:

Art. 242 – O equilíbrio econômico-financeiro dos serviços de transporte coletivo deve ser assegurado pela compensação entre a receita auferida e o custo total do sistema.

§ 1º - O cálculo das tarifas abrange o custo da produção do serviço e o custo de gerenciamento das concessões ou permissões e controle do tráfego, levando em consideração a expansão do serviço, manutenção de padrões mínimos de conforto, segurança, rapidez e justa remuneração dos investimentos, do capital imobilizado e a disposição e o lucro da atividade.

§ 2º - A fixação de qualquer tipo de gratuidade no transporte coletivo urbano só pode ser feita mediante lei, que contenha a fonte de recursos para custeá-la, salvo os casos previstos nesta Lei Orgânica, que constarão na planilha de custos.

§ 3º - **A majoração do preço da passagem do ônibus urbano será submetida à Câmara de Vereadores**, sendo que esta, no prazo de vinte e quatro horas, apreciará os valores expressos nas planilhas de custos, acatando o valor sugerido, ou mesmo, **APÓS FUNDAMENTAÇÃO, fixando o novo índice de aumento**.

(Sem grifos no original)

Essa planilha, a que faz alusão a lei, deverá fazer parte de um Projeto de Lei de iniciativa do Executivo, como, aliás, recentemente

decidiu o E. TJSE, em decisão liminar nos autos do mandado de segurança n. 2013107521.

Nesta liminar recentemente prolatada – e que ainda vem surtindo seus efeitos, a Eminente Desembargadora SUZANA MARIA CARVALHO resumiu de forma precisa qual deve ser o processo legal adequado à majoração da planilha:

De fato, da leitura dos dispositivos acima, parece-me, neste exame preliminar dos autos, que cabe ao Chefe do Executivo qualquer iniciativa relativa à fixação ou alteração da tarifa de serviços de transporte coletivo, o que já denota procedência da tese do impetrante. Contudo, para além do vício subjetivo, vislumbro ainda vício formal objetivo, pois está em trâmite processo legislativo para aprovação de um projeto de Lei (PL Nº 68/2013) voltado para a majoração da referida tarifa, **quando o que parece mais adequado ao caso seria um simples procedimento de apresentação de proposta de majoração pelo Chefe do Executivo (instruída com as planilhas de cálculo), para apreciação da Casa Legislativa, que por sua vez dispõe de 24 horas para tanto, podendo aprovar ou, fixar novo índice.**

Uma vez aprovada pela Câmara, a etapa final seria a edição de um decreto, espécie normativa adequada ao caso, por força do art. 54, inciso I, alínea “j” da Lei Orgânica, além de mais consentânea com a realidade de um contrato ou ajuste administrativo firmado com a delegatária do serviço público. (Processo n. 201310752, Rel. Desembargadora Suzana Maria Carvalho, DJ 26/04/2013)

Como visto, para que a majoração tenha efeito, é exigido, de início, que o Chefe do Executivo Municipal envie à Câmara de Vereadores planilhas de custos, **acompanhadas de metodologia de cálculo, parâmetros e trabalhos teóricos lastreando a planilha e o próprio valor pretendido.**

Por sua vez, **a planilha de custos não será elaborada segundo a conveniência e oportunidade do gestor público, mas, ao contrário, constitui um ato plenamente vinculado, devendo obedecer**

rigorosamente os ditames da Lei Municipal 1.765/91; instrumento legal este que baliza, pormenorizadamente, a construção do real valor tarifário.

Veja-se, a planilha de custos não configura documento meramente cosmético, pois, como preceitua o §1º do art. 241 da LOA, este instrumento técnico deverá trazer consigo metodologia de seus cálculos; parâmetros, ou comparações de valores dos insumos/custos e comprovações de que tais valores apresentados refletem a realidade do mercado; além de trabalhos teóricos sobre a viabilidade do novo valor.

A planilha (vista como o conjunto de informações retro referidas), portanto, constitui o próprio fundamento legal e essencial para o reajuste.

Neste sentido, pode-se assegurar que sem uma planilha de custos a tarifa do transporte público municipal não poderá ser alterada por evidente falta de subsídio fático e legal.

Pode-se ainda afirmar que, tratando de um documento precipuamente técnico, não haverá de ser preenchida arbitrariamente, mas, como a própria LOA preceitua, demonstrando a metodologia de sua construção e comprovando como os valores ali lançados foram alcançados.

Contudo, Excelência, é de se demonstrar que tais conclusões inafastáveis não foram respeitadas pelo Poder Público Municipal, o qual majorou a tarifa sem obedecer tais parâmetros legais.

1.2. DOS VÍCIOS FORMAIS NO AUMENTO DE 2013. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DOS VALORES LANÇADOS NA PLANILHA ENVIADA E AUSÊNCIA DA PLANILHA DE CUSTOS JUSTIFICATIVA DA EMENDA PARLAMENTAR PARA O AUMENTO DE 7,98%(R\$ 2,43) PARA 8,88% (R\$ 2,45).

A respeito da majoração da tarifa do transporte coletivo ocorrida neste ano de 2013, de R\$ 2,25 para R\$ 2,45, apesar de ter sido respeitada a necessidade de envio da proposta à Câmara Municipal de Vereadores, o processo legislativo padece de dois outros vícios formais, quais sejam:

a) Ao projeto de lei enviado à Câmara de Vereadores não foram juntados quaisquer dados comprobatórios que sustentem os valores declarados na Planilha de Custos, em total desrespeito ao §1º do art. 241 da Lei Orgânica Municipal, cujo teor exige a demonstração de quais foram os “parâmetros e trabalhos teóricos” utilizados para confeccionar a Planilha;

b) Durante sua tramitação e votação, a proposta foi modificada de R\$ 2,43 para R\$ 2,45 sem qualquer respaldo em dados devidamente construídos em uma planilha de custos acompanhada de fundamentação e comprovação.

No mérito, por sua vez, a planilha de custos aprovada apresenta gravíssimas irregularidades e distorções, como também se esmiuçarà mais adiante, contaminando, portanto, o decreto que veiculou a materialização do aumento.

Pois bem, como já exposto nos fatos, ao enviar o Projeto de Lei 102/2013 para a Câmara de Vereadores de Aracaju, almejando a majoração da tarifa em 7,98%, o Prefeito Municipal remeteu também uma planilha de custos lastreando o novo patamar.

Ocorre que a Lei Orgânica e a Legislação de Aracaju, como já salientado, não exigem apenas do Poder Público, para a alteração do valor da tarifa, o envio pelo Executivo somente de uma planilha construída de qualquer modo à Câmara de Vereadores.

Muito pelo contrário, o já transcrito §1º do art. 241 da LOA é explícito ao determinar que a planilha de custos deverá conter **“metodologia de cálculos, parâmetros e trabalhos teóricos”** que, logicamente, sustentem os valores lá lançados.

Por sua vez, para que não restem dúvidas, cumpre dizer que **“metodologia de cálculos”** é a demonstração técnica de como a planilha foi construída; **“parâmetros”** são comparações, avaliações de mercado, a demonstrar que os custos lançados refletem a realidade enfrentada pelo sistema de transportes; e **“trabalhos teóricos”** são os mais diversos estudos, sobre as variadas questões concernentes ao serviço público de transporte, a respeito da viabilidade do reajuste.

Isto é, ao assim se expressar, a LOA **não** exigiu do Poder Executivo que **tão somente** apresente à Câmara **qualquer cálculo** sobre o valor da tarifa, de modo a caracterizar o reajuste como um ato político, arbitrário.

Em verdade, a Lei Orgânica pretende que a tarifa do transporte público se revista de conteúdo eminentemente técnico, ou seja, que reflita a real necessidade do serviço, sem intromissões meramente subjetivas na sua criação.

A tecnicidade exigida pela Lei Orgânica nesta questão é de tal importância que, repise-se, a comprovação dos dados lançados à planilha constitui elemento essencial para a validade do documento.

Destarte, uma planilha de custos que não contenha “parâmetros” (comparações de valores e, portanto, comprovação dos mesmos) não passa de um papel sem valia para o que se destina.

Com efeito, não se poderia, sequer, argumentar da presunção relativa de veracidade do documento público, pois aqui é a própria lei que ultrapassa essa presunção e exige a sua demonstração real pelo agente.

Aliás, a importância fundamental destes elementos exigidos pela Lei já fora, inclusive, reconhecida pelo próprio Poder Executivo: na primeira tentativa de majoração da tarifa neste ano de 2013 (suspensa pelo TJSE em decisão liminar no mandado de segurança n.º2013107521, já citado) a Prefeitura, apesar de ter incorrido em outros erros formais, havia juntado, com sua planilha de custos, estudos de mercado – ainda que não os tenha considerado! – com parâmetros dos preços e custos.

Entretanto, apesar da clareza da lei, o Prefeito Municipal ao enviar o Projeto de Lei 102/2013 à Câmara de Vereadores **não juntou à planilha de custos nenhum parâmetro e/ou trabalho teórico exigidos pela LOA a justificar os valores e preços declarados.**

Ou seja, descumpriu o §1º do art. 241 da Lei Orgânica e não demonstrou minimamente como e de onde os valores declarados teriam sido encontrados!

São evidentes à violação à disposição literal da Lei Orgânica e, perante tamanha ilegalidade, à própria moralidade administrativa.

Contudo, este não fora o único vício formal a atingir o aumento da tarifa neste ano.

Durante as discussões e votações do Projeto de Lei na Câmara, **uma emenda parlamentar fora apresentada e aprovada**, alterando o percentual de reajuste de 7,98% para um novo índice de 8,88% (com o qual tarifa passou a R\$ 2,45).

Entretanto, inobstante o que determina a Lei Orgânica (arts. 241 e 242), este novo valor fora admitido pela Câmara sem qualquer respaldo em uma planilha de custos, como se vê do projeto anexado.

Já fora demonstrado nesta exordial que o Parlamento Municipal poderia alterar o índice inicialmente proposto pelo Executivo; é o que, aliás, consta expressamente do §3º do art. 242 da Lei Orgânica de Aracaju.

Inobstante, o mesmo §3º do art. 242 da LOA é clarividente ao condicionar este novo patamar desejado pela Câmara A UMA PRÉVIA FUNDAMENTAÇÃO.

Esta fundamentação, por decorrência lógica da leitura da LOA, haveria de ser feita com a apresentação, pela Câmara, de uma nova planilha de custos, contendo todos os requisitos impostos pela legislação e subsidiando o novo valor.

Entretanto, repita-se, não houvera a apresentação, com a emenda, de qualquer lastro ao novo percentual de 8,88%, sequer a planilha de custos do Executivo fora usada para a sua justificativa.

EM VERDADE, O VEREADOR AUTOR DA EMENDA, AO DEFENDER SUA PROPOSTA, EXPÔS QUE A ALTERAÇÃO SE FUNDAMENTARIA NA INEXISTÊNCIA DE TROCO DE R\$ 0,02 PARA O VALOR DE R\$ 2,43! É O QUE SE LÊ DA ATA DA SESSÃO NA CÂMARA.

ESSA “FUNDAMENTAÇÃO” – QUE OBVIAMENTE NÃO É O QUE EXIGE A LEI – ALÉM DE SER INSUFICIENTE, É AINDA MAIS GRAVE DO PONTO DE VISTA DO RESPEITO À MORALIDADE ADMINISTRATIVA, POIS AO INVÉS DE BUSCAR-SE PRIVILEGIAR A SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO E O INTERESSE PÚBLICO PRIMÁRIO EM UM SERVIÇO PÚBLICO, PRIVILEGIOU-SE OS GANHOS PRIVADOS E A FACILITAÇÃO DA ATIVIDADE DE UM PEQUENO GRUPO DE EMPRESÁRIOS.

Como se vê da emenda legislativa, nenhuma planilha de custos fora construída para defender a validade desse percentual superior, restando, portanto, evidente a ausência de cumprimento do mandamento legal.

No mais, o que se argumenta a título subsidiário, ainda que eventualmente considere-se que a fundamentação requerida pelo §3º do art. 242 da LOA não seja necessariamente uma nova planilha de custos, mas qualquer outra válida e razoável, ainda assim a ilegalidade persistiria, pois, com efeito, não há nenhum fundamento, de qualquer forma, a dar subsídio ao novo aumento percentual.

Sem constituir repetição desnecessária, recorta-se, novamente, o que dispõe o §3º do art. 242 da Lei Orgânica de Aracaju:

Art. 242 - (...)

(..)

§ 3º - **A majoração do preço da passagem do ônibus urbano será submetida à Câmara de Vereadores**, sendo que esta, no prazo de vinte e quatro horas, apreciará os valores expressos nas planilhas de custos, acatando o valor sugerido, ou mesmo, **APÓS FUNDAMENTAÇÃO, fixando o novo índice de aumento.**

Mesmo com tamanha ilegalidade e descompasso do projeto aprovado com a realidade dos custos da prestação do serviço, ao receber o projeto aprovado da Câmara de Vereadores, o Poder Executivo Municipal compactuou com o mesmo e emitiu o Decreto n.º 4.310/2013, fixando o ilegal índice de reajuste de 8,88% - que passou a valer no dia 15 de Maio de 2013 - majorando a tarifa para R\$ 2,45.

Perante a patente ilegalidade e violação à moralidade administrativa cometida na aprovação e definição do reajuste de 8,88%, deve ser determinada a suspensão liminar do ato e sua posterior anulação, ao final do feito.

2. DO VALOR DA TARIFA VINCULADO AO CÁLCULO DA PLANILHA DE CUSTOS PREVISTA NA LEI N. 1.765/91.

Como já se expôs exaustivamente nesta exordial, a definição da tarifa do transporte coletivo municipal não se dá livremente pela vontade do Poder Público.

Ao contrário, a Lei Orgânica, essencialmente nos art. 241 a 242, determina de que modo a Administração poderá alterar o valor tarifário. Em suma, para que se dê início ao processo de alteração, competirá ao Executivo construir uma planilha de custos, com os requisitos apontados na LOA, e que deverá refletir o equilíbrio econômico do sistema de transportes.

Também a planilha, de seu turno, não será construída segundo a conveniência e a oportunidade do Poder Público, mas segundo rigorosas disposições legais. Neste sentido, a fim de regulamentar e conferir maior tecnicidade à tarifa e à própria planilha é que o Município de Aracaju emitiu a Lei n.º 1.765/91, que define, ponto a ponto, todos os elementos de custos que devem compor a planilha.

Em verdade, a Lei n.º 1.765/91 possui tamanha riqueza de detalhamento que até se assemelha mais, em seu conteúdo, aos regulamentos hodiernamente expedidos pelo Poder Executivo.

Com efeito, a Lei Municipal n.º 1.765/91 constitui-se numa verdadeira *cartilha* para construção da tarifa, sem deixar qualquer espaço de discricionariedade ao Agente Público. Suas minúcias descem ao ponto de prever não apenas os componentes do cálculo tarifário, mas, inclusive, os próprios fatores de uso dos insumos, como combustíveis, pneus e trabalhadores!

Perante tamanha riqueza de detalhes e elementos já previstos e a serem obedecidos, ao Administrador não é dado nenhum – ou quase nenhum – espaço para decisão, para escolhas. **Vale dizer, a definição da tarifa constitui um ato *plenamente vinculado*.**

Dentre as classificações dos atos administrativos pela liberdade que dispõe o Administrador é amplamente reconhecida a distinção entre atos discricionários e atos vinculados.

Como já adiantado acima, a definição da tarifa do transporte público municipal retrata exemplarmente espécie de ato administrativo vinculado. A magistral definição dessa espécie por Hely Lopes Meirelles se amolda perfeitamente ao caso ora retratado:

Nestes atos, a norma legal condiciona sua expedição aos dados constantes de seu texto. **Daí se dizer que tais atos são vinculados ou regrados, significando que, na sua prática, o agente público fica inteiramente preso ao enunciado da lei, em todas as suas especificações.** Nessa categoria de atos administrativos a liberdade de ação do administrador é mínima, pois terá que se ater à enumeração minuciosa do Direito Positivo para realizá-los eficazmente. Deixando de atender qualquer dado expresso na lei, o ato é nulo, por desvinculado de seu tipo-padrão

(MEIRELLES, Hely Lopes. Direito administrativo brasileiro. 35º Ed. Malheiros: São Paulo, 2009. p 119, sem grifos no original)

Ademais, como é bem sabido, em um ato tido por discricionário há maior participação da conveniência e da oportunidade do administrador do que a sujeição do mesmo aos requisitos legais. Ou seja, o ato caracteriza-se mais pela liberdade na sua definição que pela sujeição do agente público a elementos de lei.

Entretanto, na definição da tarifa do transporte municipal, quase não se cogita da oportunidade e da conveniência do administrador.

Nas palavras de JOSÉ DOS SANTOS CARVALHO FILHO¹:

conveniência e oportunidade são elementos nucleares do poder discricionário. A primeira indica em que condições vai se conduzir o agente; a segunda diz respeito ao momento em que a atividade deve ser produzida.

Neste sentido, o procedimento municipal de fixação da tarifa mitiga quase inteiramente tais elementos discricionários, pois, no que toca à oportunidade, o §2º do art. 241 é claro ao prever que

As planilhas de custos serão atualizadas, quando houver alteração nos preços dos componentes de estrutura de custos de transporte, necessários à operação do serviço.

Portanto, havendo mudança nos custos, deverão as planilhas serem atualizadas, não competindo ao gestor público definir o momento de alteração, mas apenas realizá-la.

No que toca à conveniência do agente, como já fora bastante discutido, não há liberdade à Administração para decidir sob quais

¹ CARVALHO FILHO, José dos Santos, **Manual de direito administrativo**. 22ª Ed. Editora Lumen Juris: Rio de Janeiro, 2009. p. 47.

condições far-se-á o cálculo da tarifa, pois que a Lei Municipal n.º 1.765/91 e Lei Orgânica não permitem qualquer espaço para a inovação do gestor, competindo ao mesmo tão somente a atividade de preencher a planilha com valores que também encontram-se fora de seu alcance, pois coletados ou diretamente do sistema de transporte público (n.º de passageiros, quilometragem rodada...) ou dados pelo mercado (pneus, combustíveis...).

Portanto, conclui-se, sem espaço para dúvida, que a definição da tarifa do transporte público reveste-se de tal modo a constituir um ato vinculado, na acepção administrativista.

Sendo ato plenamente vinculado, “as imposições legais absorvem, quase que por completo, a liberdade do administrador, uma vez que sua ação fica adstrita aos pressupostos estabelecidos pela norma legal para a validade da atividade administrativa. desatendido qualquer requisito, compromete-se a eficácia do ato praticado, tornando-se passível de anulação pela própria Administração, ou pelo Judiciário, se assim requerer o interessado”, nas palavras do mestre Hely Lopes Meirelles².

3. DAS IRREGULARIDADES MATERIAIS DA PLANILHA DE CUSTOS QUE EMBASOU O AUMENTO DA TARIFA DE R\$ 2,25 PARA R\$ 2,45. LAUDO TÉCNICO-ECONÔMICO. VIOLAÇÃO À MORALIDADE ADMINISTRATIVA. NULIDADE DO AUMENTO.

Excelência, conforme já anunciado anteriormente, o ponto crucial desta ação popular reside justamente nas irregularidades contidas na planilha de custos, a qual serviu de subsídio fático para o aumento da tarifa de ônibus em Aracaju/SE.

² MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 35ª ed. malheiros: são paulo, 2009. p 170

Como discutido, segundo a Lei Orgânica e a Lei Municipal n. 1.765/91, o valor da tarifa está vinculado necessariamente ao valor encontrado na planilha de custos, de modo que o seu cálculo é delimitado por parâmetros legais muito bem delineados.

Com efeito, Excelência, para a majoração da tarifa de R\$ 2,25 para R\$ 2,43, o prefeito apresentou à Câmara de Vereadores Planilha de Custos elaborada pela SMTT, ora em anexo, cujo teor pugnava pelo aumento tarifário em 7,98%, tendo o projeto sido alterado na Câmara por meio de Emenda, autorizando-se o aumento para R\$ 2,45, ou seja, em 8,88%.

Neste contexto, Excelência, é de se demonstrar que há uma série de equívocos em tal Planilha enviada pela SMTT, fato que foi constatado de forma inequívoca por economistas especializados, conforme o Laudo Técnico-Econômico em anexo.

Segundo estes especialistas, o cálculo tarifário apresenta irregularidades em pelo menos três aspectos:

- a) defasagem dos coeficientes de consumo utilizados na Planilha;
- b) superfaturamento dos preços dos insumos, os quais são incluídos na Planilha sem qualquer comprovação, e
- c) existência de custos estipulados arbitrariamente pelas empresas de ônibus,

Veja-se, sobre tal questão, o que diz o seguinte excerto do referido Laudo Técnico, à sua fl. 05:

Nesses pontos são observadas irregularidades na forma de cálculo que tornam o valor tarifário muito acima do seu real valor. Três aspectos se destacam nesse sentido:

I - A defasagem dos coeficientes de consumo utilizados na fórmula de cálculo, com a inclusão de itens que atualmente não fazem parte dos insumos utilizados na frota (câmara de ar e protetor), e a não observação dos vários tipos de veículos que compõem a frota e que possuem índices de consumo inferiores aos ônibus convencionais (micro-ônibus e MIDBUS);

II - A utilização de preços superfaturados informados pelo Setransp, sem comprovação, no cálculo da tarifa;

III - A existência de custos estipulados arbitrariamente pelas empresas de ônibus (sem comprovação), como os elevados salários para os funcionários administrativos (R\$ 11.078,91) e ticket de alimentação (R\$ 2.098,80), este último muito acima dos níveis normais de auxílio tanto no serviço público, quanto no setor privado. (Laudo Técnico-Econômico, fl. 05, sem grifos no original)

Com efeito, o estudo técnico realizado segue analisando cada um destes pontos, esmiuçando os dados incluídos pelas empresas e pela SMTT na Planilha e demonstrando matemática e economicamente que há inúmeros equívocos a serem corrigidos.

Neste sentido, Excelência, primeiramente com relação aos coeficientes de consumo, o laudo técnico ora em anexo aponta para a utilização de coeficientes há muito tempo obsoletos, especialmente quando se considera a evolução tecnológica das últimas décadas, conforme se nota em mais um excerto do laudo, abaixo transcrito:

Como já informado, a planilha tarifária que orienta o cálculo da tarifa do transporte coletivo de Aracaju, estabelecida pela Lei Municipal 1765 de 1991, segue o modelo de cálculo do extinto GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes) vinculado ao Ministério dos Transportes.

Nesse sentido, a planilha vem se orientando por coeficientes de consumo de combustível, óleos, lubrificantes, pneus, pessoal, etc. estabelecidos ainda na década de 80, portanto, bastante defasados, pois não observam a evolução tecnológica e o aumento da eficiência ocorrido no setor de transportes nas últimas décadas.

Outrossim, destaquemos aqui a defasagem dos coeficientes de dois dos insumos mais onerosos à tarifa, *combustível e rodagem (pneus)*, que correspondem respectivamente a 20,14% e 6,13% do valor tarifário, segundo a planilha da SMTT. (Laudo Técnico-Econômico, fls. 05/06, sem grifos no original)

A título de exemplo acerca de tal evolução tecnológica e de sua influência sobre os coeficientes de consumo, reproduzem-se alguns trechos análise realizada pelos especialistas em torno do insumo *combustível* utilizado pela frota:

É importante também destacar que tal coeficiente fora estabelecido ainda na década de 80 e, hoje, os sistemas de transporte urbano vivem uma realidade diferente de anos atrás, com uma redução gradual do consumo de combustível, dados os significativos progressos na tecnologia de motor.

Os novos motores à combustão incorporaram sistemas eletrônicos de injeção e mecanismos de redução do consumo. (...)

O próprio GEIPOT, antes da sua extinção, em 1996³ (doc. em anexo), atualizou os coeficientes de consumo, tendo em vista o aumento da eficiência do setor de transportes, estabelecendo um coeficiente de consumo de combustível de 0,35 l/Km, para veículos convencionais, com até 200 HP, que correspondem a 86% da frota de Aracaju.

No entanto, a última atualização do GEIPOT (1996) também se mostra defasada. Em outras cidades, para se manter a coerência do cálculo tarifário com a realidade dos custos, foram realizados estudos com a própria frota de transporte coletivo, visando verificar o real coeficiente de consumo dos veículos.

(...)

Portanto, é necessária a substituição do coeficiente utilizado pelo SETRANSP e SMTT (0,41 l/km) pelos coeficientes de consumo indicados nos estudos mais atualizados, como o da COPPE/UFRJ (2004, p. 1484), que indica um coeficiente de consumo de 0,331 l/km para veículos convencionais, e 0,232 l/km para micro-ônibus.

(...)

³ GEIPOT/MT (1996) “Cálculo de Tarifas de Ônibus Urbanos. Instruções Práticas Atualizadas”, 2ª ed. Brasília, DF, Brasil.

Adequando o cálculo tarifário de Aracaju ao coeficiente de consumo de combustível 0,3221 l/km, obtemos uma redução de 21,44% no gasto mensal com combustível, que passa a ser de R\$ 2.653.208,96. Tal adequação promove também uma redução de 5,16% (R\$ 0,1253) no valor tarifário proposto pela SMTT. (Laudo Técnico-Econômico, fls. 7/9, sem grifos no original)

Ou seja, Excelência, atualizando-se o coeficiente de consumo do combustível utilizado pela frota, chega-se a uma redução de 21,44% do gasto mensal com este insumo, demonstrando inequivocamente o impacto da defasagem sobre o valor da tarifa.

Outro aspecto bastante estarrecedor, no que tange à utilização de coeficientes de consumo defasados, diz respeito ao item *Rodagem*, fl. 09 e ss. do laudo, o qual inclui os gastos com pneu, câmara de ar, recapagem de pneu e protetor.

Segundo os estudos realizados pelos especialistas, é de se atentar que a Planilha de Custos apresentada pela SMTT, ora aprovada pela Câmara e referendada mediante Decreto pelo Poder Executivo, contém não só coeficientes defasados, mas especialmente itens não mais utilizados pela frota, quais sejam: as câmaras de ar e os protetores.

Sobre tal questão, Excelência, reproduzem-se mais uma vez alguns excertos do laudo técnico-econômico:

De início constata-se uma grave irregularidade, dada à obsolescência dos insumos que constam no item rodagem, e que não mais se aplicam à realidade do transporte coletivo urbano.

Nos últimos anos, a tecnologia de rodagem vem se aperfeiçoando, sendo que fora eliminada a necessidade de câmaras de ar para os pneus, passando estes a contar com uma carcaça reforçada por cordões de aço entrelaçados no sentido do raio.

De fato, constata-se que a frota de veículos do transporte coletivo de Aracaju, utiliza, em sua totalidade, pneus com tecnologia *tubless*, sem

câmara. **Portanto, tanto o item câmara de ar, quanto o item protetor (capa de borracha que protege a câmara de ar das imperfeições da roda, utilizada apenas em pneus que utilizam câmara de ar), não devem ser contabilizados no cálculo tarifário.**

Observe-se a planilha de custos de 2013 da cidade de Uberaba/MG (em anexo), que exclui os referidos itens do cálculo. (Laudo Técnico-Econômico, fl. 10, sem grifos no original)

Com efeito, Eminentíssimo Julgador, antes mesmo de se finalizar a apresentação das principais irregularidades contidas no cálculo tarifário já se demonstra de forma nítida que o aumento da tarifa comporta patente violação à moralidade administrativa.

Em outras palavras, incluir na Planilha de Custos tais itens “fantasmas”, não utilizados pela frota em razão do avanço tecnológico, consubstancia grave afronta à estrutura principiológica que rege a Administração Pública.

E mais: a partir do momento em que o Administrador Público ora réu, mesmo consciente de tais irregularidades, adere à tal Planilha e edita Decreto aumentando o valor da tarifa com fundamento nos cálculos apresentados pela SMTT, o mesmo incorre em ato de improbidade administrativa.

Excelência, não bastasse esta inclusão de itens inexistentes e a utilização de coeficientes defasados, a planilha de custos ainda promove o superfaturamento do valor do pneu, conforme atestado de forma inequívoca pelo laudo técnico-econômico em anexo às fls. 11/12:

Outro ponto bastante controverso é o preço atribuído a um pneu novo. A SMTT (Mai. 2013) estabelece no seu cálculo um preço de R\$ 1.418,33 (mil quatrocentos e dezoito reais e trinta e três centavos) para um pneu novo,

mesmo valor estabelecido no cálculo do Setransp (Jan. 2013).

Ocorre que esse preço está acima do valor médio de mercado, tendo em vista que as empresas de ônibus fazem compras no atacado e ganham grandes descontos por esse motivo. O mesmo problema é encontrado em relação ao preço unitário de *recapagem de pneu*, estabelecido no cálculo da SMTT em R\$ 380,00 (trezentos e oitenta reais), mesmo valor adotado na planilha de custos elaborada pelo Setransp.

Em cotação de preços feita pela própria SMTT com os grupos Progresso, Bomfim, e Halley, enviada à Câmara de Vereadores ao dia 08 de abril de 2013 (Ofício nº 119/2013_Gabinete/SMTT), apresentou-se o preço médio de um *pneu novo 275/80R22* em R\$ 1.292,73 (mil duzentos e noventa e dois reais e setenta e três centavos), e de *recapagem de pneu* em R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais).

Embora tal cotação tenha sido feita com as próprias empresas de ônibus que atuam no transporte coletivo de Aracaju, sem investigar diretamente os preços de saída dos fornecedores dos insumos, foram encontrados preços menores do que os estabelecidos na planilha de cálculo do Setransp.

Isso indica que uma pesquisa de mercado mais ampla pode apresentar preços mais reduzidos do que os valores encontrados pela SMTT.

Apesar de a SMTT ter encontrado preços menores, contraditoriamente, o órgão abriu mão da própria cotação de preços e utilizou o preço alegado pelo SETRANSP para calcular o valor tarifário, o que favoreceu a majoração do custo operacional, e, conseqüentemente o preço da tarifa. (Laudo técnico-econômico, fls. 11/12, sem grifos no original)

Trata-se, Eminentíssimo Julgador (a), de mais uma irregularidade gravíssima. Ora, se os agentes públicos encontraram em sua pesquisa preços menores do que os indicados pelo Sindicato das empresas ora requerido, por que no cálculo tarifário utilizaram o valor mais alto?

É evidente, Excelência, que não fora para alcançar o interesse público e o bem da população. A opção pela cotação mais cara somente favorece, no cálculo tarifário, aos empresários, por meio da majoração do valor da passagem, não somente desprestigiando os usuários do sistema de transporte público, mas especialmente o princípio da moralidade administrativa.

Não bastassem os problemas referentes aos pontos supracitados, a Planilha de Custos da SMTT, a qual serviu de fundamento para o ato administrativo ora combatido, trouxe ainda graves irregularidades no item mais oneroso do cálculo tarifário: *as Despesas com Pessoal*.

De início, cumpre destacar que o cálculo destes custos leva em consideração a quantidade de trabalhadores existentes em toda a frota, o valor dos salários, encargos sociais e ticket alimentação, além do número de trabalhadores utilizados em cada tipo de veículo da frota, consoante se nota no excerto do laudo abaixo transcrito:

O cálculo da despesa total com pessoal é feito a partir da multiplicação dos salários, encargos sociais e ticket alimentação, pelo Fator de Utilização (F.U.) de cada categoria. Já o Fator de Utilização é um índice que indica o número de trabalhadores utilizados de cada categoria por veículo da frota. (Laudo Técnico-Econômico, fl. 17, sem grifos no original)

Ocorre, Excelência, que a SMTT vem nos últimos anos manipulando de forma arbitrária e em desrespeito à legislação o referido Fator de Utilização (FU), fato que tem contribuído para a majoração consecutiva da tarifa de ônibus:

Ocorre que a planilha desrespeita a lei 1765/1991 e também as orientações do GEIPOT (1994) quanto ao Fator de Utilização do *Pessoal de Manutenção*. É incluído no cálculo um F.U. de 0,8, valor muito superior ao limite do intervalo definido pelo GEIPOT (entre 0,12 e 0,15 por veículo em operação).

Analisando as planilhas de cálculo tarifário da SMTT dos anos anteriores (2008, 2010 e 2011) observa-se, nos últimos anos, uma rápida e incoerente elevação do F.U. de Pessoal de Manutenção, de maneira que esse item passou a ser um dos principais majoradores da tarifa de ônibus nos últimos anos. (Laudo Técnico-Econômico, fl. 19, sem grifos no original)

Outrossim, a Planilha de Custos não considera, para fins de cálculo tarifário, a composição variada da frota do Município de Aracaju, que inclui os chamados midibus⁴ e os micro-ônibus, nos quais apenas um trabalhador exerce as funções de cobrador e motorista, fato que deveria culminar em um diferente fator de utilização para os cobradores, resultando em uma tarifa menor, como se verifica no trecho do estudo econômico em anexo, abaixo reproduzido:

Ainda quanto ao gasto com pessoal, outro ponto a se destacar é que nos últimos anos a frota de ônibus urbano de Aracaju passou a contar com veículos no qual um só profissional acumula as duas funções de motorista e cobrador, e recebe apenas remuneração de motorista. São os micro-ônibus e os midibus, que somam 14% da frota (SMTT, abr. 2012).

Portanto, o uso do mesmo Fator de Utilização para motoristas e cobradores (2,6) em toda frota, como é feito no cálculo tarifário da SMTT, onera a tarifa indevidamente, pois inclui um gasto salarial e de ticket alimentação com cobradores em midi e micro-ônibus, que é inexistente. (Laudo técnico-econômico, fls. 20/21, sem grifos no original)

Ou seja, a planilha da SMTT inclui no cálculo tarifário cobradores que na prática não existem, fato que majora ilicitamente o valor da passagem de ônibus em Aracaju, ferindo-se de forma evidente, mais uma vez, a moralidade administrativa.

Excelência, a quantidade de erros no item *Despesas com Pessoal* não se resume somente a estes aspectos. Segundo o laudo técnico-econômico em suas fls. 21/22, a planilha de custos estabelece de forma arbitrária excessivos valores para os salários e do ticket alimentação do chamado *Pessoal Administrativo*.

⁴ Ônibus de menor tamanho que contém somente o motorista.

De acordo com a planilha, o salário deste *Pessoal Administrativo* é de R\$ 11.078,81 (onze mil, setenta e oito reais e oitenta e um centavos), ao passo que o ticket alimentação corresponde a R\$ 2.098,80 (dois mil, noventa e oito reais e oitenta centavos), valores não só não comprovados, como altíssimos quando comparados com a realidade do setor privado e do setor público:

Conforme a planilha do cálculo tarifário da SMTT (2013), o salário do Pessoal Administrativo (seguranças, cobradores de bilheterias, etc.) é R\$ 11.078,81, enquanto o ticket de alimentação R\$ 2.098,80.

Além de não haver comprovação de que estão sendo destinados para pagamento de salários e tickets de alimentação, tais valores não condizem com a remuneração dos demais trabalhadores rodoviários.

Chegam a ter um nível tão elevado que superam os valores normais de salário e auxílio alimentação tanto em nível de serviço público, quanto do próprio setor privado, tanto em Sergipe, quanto no resto do país.

O ticket, aliás, é muito superior ao auxílio alimentação que recebem os magistrados do Tribunal de Justiça de Sergipe (R\$ 710,00), de acordo com a resolução nº 37/2012 TJSE. (Laudo técnico-econômico, fls. 21/22, sem grifos no original)

Excelência, além destas inúmeras irregularidades, o Laudo Técnico-Econômico ainda aponta de forma minuciosa muitas outras, trazendo à lume mais graves denúncias, a exemplo da inclusão indevida dos custos com PIS e COFINS, da manipulação das taxas de depreciação e de remuneração da frota, etc.

A consistência técnica do laudo em anexo de fato impressiona. Diante de tantas denúncias apontadas pelos economistas que subscrevem o documento e da demonstração minuciosa das

irregularidades, não restam dúvidas de que o Decreto n. 4.310/2013 é ao mesmo tempo ILEGAL e LESIVO à moralidade administrativa.

O fato, Excelência, é que violação à moralidade administrativa se dá de forma objetiva, ou seja, independentemente da vontade do agente causador da mesma. Isto se deve à percepção de que o respeito, ou não, à moralidade administrativa deve ser avaliado apenas considerando os seus efeitos sobre a coisa pública, pouco importando, afinal, a real intenção do agente público.

Acaso assim não fosse, o Poder Público, e toda a coletividade, haveriam, eventualmente, de suportar situações absolutamente imorais apenas por que ferir a moralidade não era a intenção do Administrador. Em verdade, sem a regra objetiva, acabar-se-ia por privilegiar o interesse privado do agente em detrimento do interesse público, o que, a evidência, não é compatível com ordenamento constitucional.

Aliás, não é outro senão este o ensinamento de Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

"Não é preciso penetrar na intenção do agente, porque do próprio objeto resulta a imoralidade. Isto ocorre quando o conteúdo de determinado ato contrariar o senso comum de honestidade, retidão, equilíbrio, justiça, respeito à dignidade do ser humano, à boa fé, ao trabalho, à ética das instituições."

(DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Discricionariade administrativa na Constituição de 1988. São Paulo: Atlas, 1991, p. 111)

Contribuindo para a seriedade da moralidade administrativa, Juarez Freitas assevera a autonomia jurídica do princípio da moralidade, em sua obra O Controle dos Atos Administrativos:

[...] De certo modo, tal princípio poderia ser identificado com o da justiça, ao determinar que se trate a outrem do mesmo modo que se apreciaria ser tratado. O "outro", aqui, é a sociedade inteira, motivo pelo

qual o princípio da moralidade exige que, fundamentada e racionalmente, os atos, contratos e procedimentos administrativos venham a ser contemplados à luz da orientação decisiva e substancial, que **prescreve o dever de a Administração Pública observar, com pronunciado rigor e a maior objetividade possível, os referenciais valorativos basilares vigentes, cumprindo, de maneira precípua até, proteger e vivificar, exemplarmente, a lealdade e a boa-fé para com a sociedade**, bem como travar o combate contra toda e qualquer lesão moral provocada por ações públicas destituídas de probidade e honradez.

(FREITAS, Juarez. O Controle dos Atos Administrativos e os Princípios Fundamentais, São Paulo: Malheiros, 1997, p. 67-68.)

No caso em comento, Excelência, revela-se situação em que fora aprovado um percentual de reajuste tarifário para o transporte público que, além de não ter respaldo em custos verídicos da prestação desse serviço, fora feito contra a disposição expressa de lei, verdadeiramente à surdina.

Contrapondo o Decreto aprovado com o que diz a doutrina e a jurisprudência do STF, acima expostos, pergunta-se: **é ético aprovar e fazer valer um reajuste da tarifa do transporte público, serviço tão essencial à maioria da população, sem respaldo na Lei Orgânica, a “constituição” municipal?**

Constitui comportamento honesto do agente público submeter a população a um valor de tarifa do transporte que não reflete a realidade dos custos da prestação desse serviço?

É justo impor que a sociedade arque com um preço de um serviço essencial - na terminologia do inciso V, art. 30 da CF/88 - que não possui respaldo legal e, mais, que não se conhece efetivamente para que/quem será destinado?

A resposta para todas essas perguntas é negativa, sem dúvidas.

A moralidade administrativa fora golpeada firmemente com a aprovação do reajuste de 8,88%, e com um agravante: esta imoralidade

atingirá não só o Poder Público, em sua carga de valores e princípios morais, mas prejudicará sobremaneira a população mais humilde da Grande Aracaju, que depende **TODOS OS DIAS** do transporte público como meio para alcançar outros direitos constitucionalmente garantidos, como o lazer, a saúde, educação e o trabalho, tendo, todos, que pagar um valor da tarifa que sequer constitui a realidade dos custos do transporte.

Também deve-se lembrar que os empresários estarão usufruindo de um enriquecimento ilícito, pois receberam, de cada passagem, valores a mais do que o realmente devido e que não se destinaram ao custeio da prestação do serviço, mas, efetivamente, entrarão em seus cofres como um lucro não lícito, sem respaldo legal.

A Prefeitura e a Câmara são os próprios representantes institucionais da Lei e da população, cabendo-lhes, mais do que a qualquer outro, conhecer a Lei, como efetivamente ou presumidamente conhecem.

Neste sentido, o que poderia haver de justo, ético, moral ou honesto em aprovar e sancionar um valor da passagem do transporte coletivo que não respeita minimamente a lei e a realidade dos custos na prestação, além de significar uma transferência de renda indevida da maioria da população para um pequeno grupo de empresários (enriquecimento ilícito)?

Nas sábias palavras de José dos Santos Carvalho Filho (em reforço ao que já dito):

O princípio da moralidade impõe que o administrador público não dispense os preceitos éticos que devem estar presentes em sua conduta. Deve não só averiguar os critérios de conveniência, oportunidade e justiça em suas ações, mas também distinguir o que é honesto do que é desonesto.

(CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 22ª Ed. Lumen Juris. p. 20)

Sendo assim, Eminente Julgador (a), é evidente que o ato administrativo que aumentou a tarifa para R\$ 2,45, revestido sob a forma do supracitado Decreto n. 4.310/2013, encontra-se fulminado pelos vícios formais e materiais acima indicados, violando frontalmente os princípios da legalidade e da moralidade administrativa, razão pela qual deve ser declarada por este juízo a sua suspensão liminar e posterior nulidade.

4. DA VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE/PROPORCIONALIDADE. NULIDADE DO AUMENTO DE R\$ 2,25 PARA R\$ 2,45.

4.1. AUSÊNCIA DE CONGRUÊNCIA LÓGICA ENTRE O ATO EMANADO E OS SEUS PRESSUPOSTOS FÁTICOS

Ainda que não se entenda que o ato administrativo de aumento seja vinculado, nos termos da Lei Orgânica e da Lei Municipal n. 1.765/91, é de se verificar, Excelência, que o mesmo se encontra eivado de nulidade, posto que viola frontalmente o princípio da razoabilidade.

É cediço na doutrina e na jurisprudência que os chamados atos administrativos discricionários são passíveis de controle pelo Poder Judiciário quando fogem à razoabilidade e à moralidade administrativa.

Nesse sentido, para além da motivação, é necessário que o ato emanado possua uma íntima correlação lógica entre os seus pressupostos fáticos e a sua determinação jurídica, almejando sempre atingir a finalidade precípua da Administração Pública, qual seja: garantir o bem comum.

Sobre tais fundamentos, vale à pena conferir mais uma vez a lição de RODOLFO DE CAMARGO MANCUSO

Moralidade administrativa, que, como observava Lucia Valle Figueiredo, não é mais uma expressão fugidia, mas que comporta efetivo controle, a

partir da razoabilidade, da “*relação de congruência lógica entre os motivos (pressupostos fáticos) e o ato emanado, tendo em vista a finalidade pública a cumprir*” (Ação Popular: Proteção do erário, do patrimônio público, da moralidade administrativa e do meio ambiente, 7ª Ed., p. 98)

Ou seja, no presente caso concreto, trata-se de verificar se o aumento da tarifa de ônibus, enquanto ato administrativo emanado pelo Poder Público sob a forma de Decreto, possui correlação lógica com os pressupostos fáticos que orientaram a sua edição e aprovação.

Neste sentido, Excelência, conforme se verificou detalhadamente no tópico anterior e no laudo técnico-econômico em anexo, nota-se que a Planilha de Custos que embasou o aumento da tarifa encontra-se permeada por uma série de irregularidades, destacando-se, como já visto:

- a) defasagem dos coeficientes de consumo utilizados na Planilha;
- b) superfaturamento dos preços dos insumos, os quais são incluídos na Planilha sem qualquer comprovação, e
- c) existência de custos estipulados arbitrariamente pelas empresas de ônibus;

Deste modo, verifica-se com muita nitidez que não há o mínimo de congruência lógica entre o ato administrativo emanado - aumento da tarifa de ônibus - e os seus pressupostos fáticos - planilha de custos.

Isto é, se a tarifa de ônibus é calculada com base no que determina a Lei da Planilha de Custos - Lei n. 1.765/91 - e, se os valores indicados em tal documento encontram-se superfaturados ou permeados por irregularidades, conforme minuciosamente explicado no laudo técnico-econômico e no tópico anterior, então é evidente que

não há razão para o aumento da tarifa, sob pena de se violar frontalmente os princípios da moralidade administrativa e da razoabilidade.

4.2. AUMENTO DA TARIFA COMO MEDIDA RESTRITIVA DO DIREITO FUNDAMENTAL À LIBERDADE DE LOCOMOÇÃO E À MOBILIDADE URBANA. NULIDADE SOB A ÓTICA DO PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE/ PROPORCIONALIDADE.

Excelência, é sabido que a doutrina constitucional contemporânea defende de forma contundente o controle dos atos emanados pelo Poder Públicos sob o prisma da razoabilidade sempre que estes implicarem em restrições a direitos fundamentais ou sempre que necessária a ponderação dos bens jurídicos em conflito.

No presente caso concreto, é evidente que o aumento da tarifa de ônibus para R\$ 2,45 se configura como medida restritiva do direito fundamental à liberdade de locomoção e ao direito à mobilidade urbana, ambos inscritos na Constituição Federal.

Nesse sentido, para que o aumento da passagem, enquanto medida restritiva do direito de ir e vir, se configure como medida legítima do Poder Público diante do princípio da razoabilidade, é necessário que a mesma atenda às exigências dos seus três subprincípios, a dizer:

- a) subprincípio da necessidade;**
- b) subprincípio da adequação, e**
- c) subprincípio da proporcionalidade;**

Feitas tais considerações, é de se demonstrar que o aumento da tarifa, quando analisado sob a técnica constitucional subjacente ao

princípio da razoabilidade, não corresponde às exigências de seus subprincípios, comportando-se como medida inadequada para os fins a que se propõe, desnecessária enquanto meio de manter o serviço público em funcionamento e desproporcional em sentido estrito.

Vejamos:

a) SUBPRINCÍPIO DA NECESSIDADE

Excelência, segundo a doutrina constitucionalista moderna por meio do subprincípio da necessidade busca-se inquirir se a medida restritiva de direitos é indispensável à preservação do próprio direito restringido ou de outro patamar equivalente ou superior.

Em outras palavras, busca-se averiguar se não há outro meio de conseguir os mesmos efeitos da medida restritiva, sem que haja necessidade de produzir os impactos negativos da restrição, verificando, portanto, se não há um meio menos nocivo para atingir os fins almejados.

No presente caso concreto, Excelência, o Poder Público e as empresas de ônibus argumentam que o aumento da tarifa é medida imprescindível para a preservação do equilíbrio econômico do sistema de transporte público e para a continuidade do serviço.

Porém, conforme se observa no laudo técnico, o aumento da tarifa não tem servido para manter o referido equilíbrio do sistema de transporte, mas para remunerar abusivamente os empresários, superfaturando os custos e onerando a tarifa para os milhões de usuários mensais do transporte públicos.

Em outras palavras, do ponto de vista do subprincípio da necessidade, o ato que aumentou a tarifa para R\$ 2,45 não é medida imprescindível para a manutenção do equilíbrio econômico da prestação do

serviço público, uma vez que o laudo técnico-econômico em anexo prevê a necessidade de redução da tarifa, desde que sejam corrigidas as irregularidades ora apontadas.

b) SUBPRINCÍPIO DA ADEQUAÇÃO

Excelência, quanto ao subprincípio da adequação, deve-se questionar se a medida restritiva de direitos é adequada aos fins que se propõe, isto é, se a mesma se correlaciona com a finalidade pretendida, comportando-se como meio para a efetivação do objetivo almejado.

No presente caso concreto, almeja-se perguntar: o aumento tarifário ocorrido por meio do Decreto n. 4.310/2013 se comporta como meio adequado para preservar o equilíbrio econômico do sistema de transporte público de passageiros, garantindo a continuidade do serviço?

É de se demonstrar mais uma vez que não. Como visto anteriormente, o laudo técnico em anexo aponta uma série de irregularidades ocorridas na Planilha da SMTT, ora tida como referência para a majoração da tarifa, de modo que o aumento do valor da passagem tem se comportado não como medida para assegurar a continuidade de serviço, mas como meio de aumentar os lucros empresariais à margem da lei e da moralidade administrativa.

Com efeito, o direito à liberdade de locomoção e à mobilidade urbana não pode ser restringido por ato do poder público eivado de vício de desvio de finalidade, haja vista não é a continuidade do serviço ou a manutenção do equilíbrio econômico do sistema que está sendo visada pelo aumento tarifário.

Pelo contrário, a majoração do valor da passagem de ônibus somente favorece as empresas autorizadas do sistema, fomentando seus lucros em detrimento dos milhares de passageiros que utilizam o transporte público.

Assim sendo, demonstra-se igualmente que o subprincípio da adequação também se encontra frontalmente desobedecido pelo ato do réu que aumentou a tarifa para R\$ 2,45, trazendo mais um motivo para que o mesmo seja anulado, em decorrência da ausência de correlação lógica entre os fins objetivados e o meio utilizado.

c) SUBPRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE EM SENTIDO ESTRITO

Outrossim, como terceiro elemento caracterizador do princípio da proporcionalidade, o subprincípio da proporcionalidade em sentido estrito se baseia na ideia de que os meios utilizados para o resultado adquirido devem ser razoáveis, de modo que os prejuízos advindos da medida devam ser inferiores aos benefícios por ela trazidos.

No presente caso concreto, é de se questionar: os supostos benefícios trazidos pelo aumento da tarifa são superiores aos prejuízos advindos para a coletividade? Há uma relação de custo-benefício desta restrição de direitos?

Excelência, é óbvio que a resposta é não. Se o aumento da tarifa se baseia em uma planilha eivada de irregularidades, não há sequer que se falar em benefícios para a coletividade, mas tão somente em prejuízos para a população aracajuana, vez que arcará com uma passagem de ônibus ainda mais cara, amargando uma das tarifas mais caras do Nordeste, mesmo em uma cidade tão pequena e plana.

O aumento tarifário realizado para R\$ 2,45 com base na Planilha da SMTT somente vem prejudicar imensamente a população usuária do transporte público coletivo de passageiros, a qual não somente sofre com a péssima qualidade do serviço, mas especialmente com a onerosidade da tarifa.

Portanto, não respeitando o ato combatido os três subprincípios acima citados, é de se concluir efetivamente que o mesmo violou frontalmente o princípio da proporcionalidade, devendo-se ser declarada a sua suspensão liminar, conforme tópico abaixo, e, ao final, a sua nulidade.

5. DA SUSPENSÃO LIMINAR DO ATO IMPUGNADO.

5.1. DA NATUREZA CAUTELAR DA LIMINAR E DO PREENCHIMENTO DE SEUS REQUISITOS. FUMUS BONI IURIS E PERICULUM IN MORA: 07 MILHÕES DE PASSAGEIROS MENSAIS PREJUDICADOS.

O §4º do art. 5º da Lei 4.717/65 (Lei da Ação Popular) prevê explicitamente a possibilidade de suspensão do ato lesivo impugnado. Este provimento de urgência possui nítida natureza cautelar como, aliás, não deixa haver dúvida a doutrina de RODOLFO DE CAMARGO MANCUSO⁵, com escólio em GUILHERME MARINONI:

Que a liminar concedida, inicial ou incidentalmente na ação popular, tem clara natureza cautelar parece não haver dúvida, porque, conforme bem explica Luiz Guilherme Marinoni, no plano da cognição civil, em perspectiva *vertical*, temos os tipos “exauriente, sumária e **superficial**” (...); a **terceira** é ‘própria do juízos de verossimilhanças’, explicando o autor que essa última ‘é típica da liminares preferidas em atenção à verossimilhança de que o fato afirmado existente **possa vir a ser provado durante a instrução**’

⁵ MANCUSO, Rodolfo de Camargo. **Ação Popular**: Proteção do erário, do patrimônio público, da moralidade administrativa e do meio ambiente, 7ª Ed., p. 236.

Esta compreensão é dividida pelo STF:

Na realidade, a concessão de **provimento cautelar** – autorizada, até mesmo, *initio litis*, no processo de ação popular constitucional – visa impedir que se consumem situações configuradoras de dano irreparável, consoante ressalta o magistério da doutrina (ADPF 17-AP, re. Min. Celso de Mello, informativo STF 243, p. 4)

Destarte, cuidando de medida cautelar, não se cobra do pleiteante a demonstração da prova inequívoca do direito, como ocorre no instituto da antecipação dos efeitos da tutela, mas basta a demonstração da “relevância dos motivos em que se assenta o pedido na inicial e a possibilidade de ocorrência de lesão irreparável ao direito do impetrante se vier a ser reconhecido na decisão de mérito – *fumus boni iuris e periculum in mora*”, no magistério de Arnaldo Wald e do Min. Gilmar Mendes ao atualizarem o clássico de Hely Lopes Meirelles⁶

O FUMUS BONI IURIS, exatamente por ser apenas uma “fumaça” de direito, obriga os requerentes somente a demonstrarem que suas alegações **aparentam ser consistentes**. Ou seja, **que indiquem haver razão no que é afirmado, apresentando indícios para tanto**.

Assim, não se trata de exigir dos requerentes a prova cabal e quase insofismável do direito que alega, pois, se assim fosse, estar-se-ia claramente confundindo este instituto com o da antecipação dos efeitos da tutela, a tutela antecipada.

Neste ponto, a presente ação popular mais que preenche o requisito, pois, diante das variadas ilegalidades formais (ausência de parâmetros e trabalhos teóricos junto a planilha de custos enviada pelo Executivo, ausência de comprovação dos custos declarados e

⁶ MEIRELLES, Hely Lopes. **Mandado de segurança, ação popular, ação civil pública...** 31ª Ed. Atualizada por Arnaldo Wald e Gilmar Ferreira Mendes. p. 83

ausência de fundamentação a emenda parlamentar que elevou o reajuste para 8,88% quanto ao aumento de 2013) e das incontáveis ilegalidades materiais amplamente denunciadas pelo laudo econômico anexado, não se faz possível desconsiderar-se “a relevância dos motivos em que se assenta a inicial”, na já citada expressão de Hely Lopes Meirelles; portanto, plenamente atendido o requisito.

No que toca ao *PERICULUM IN MORA*, o risco de lesão irreparável à toda a coletividade é evidente, atingindo-se cruelmente os hipossuficientes.

Com efeito, qualquer valor além do estritamente devido constitui-se como forma de injustíssima exclusão de parcela da sociedade ao atendimento de serviço público de caráter essencial, na precisa dicção do art. 30, inc. V da Constituição Federal.

Excelência, pra que se uma tenha real imagem da gravidade da questão aqui tratada, segundo dados do Jornal Cinform (edição 1567, semana 22 a 28 de abril/2013, anexo), o sistema de transportes públicos municipal atende cerca de 07 (sete) milhões de passageiros por mês que, todos os dias, para terem acessos aos outros direitos e serviços essenciais (saúde, educação, trabalho, lazer...) precisam se submeter a uma tarifa de ônibus escorchante, ilegal e sem nenhum reflexo com a qualidade do serviço.

De fato, como já noticiava o Jornal Infonet (em anexo), com o aumento da passagem perpetrado no ano de 2011 para o valor de R\$ 2,25, já se testemunhava diversas pessoas que teriam graves dificuldades para suportar a majoração com os poucos rendimentos, havendo até aqueles a declararem-se impossibilitados de usufruir do serviço.

Ora, com a nova e imoral majoração neste ano de 2013 é fácil concluir que ainda mais cidadãos terão o seu direito de ir e vir restringido.

Excelência, insiste-se: o serviço de transporte não pertence aos autorizatários privados, mas à coletividade, pois se trata de serviço público de natureza essencial, por força de disposição constitucional, tudo nos termos do art. 30/CF.

Sendo assim, toda e qualquer medida deve ser antes observada do ponto de vista da Supremacia do Interesse Público Primário, e não dos interesses dos ocupantes dos cargos políticos e da própria iniciativa privada movida unicamente pelo lucro.

No mais, se os atuais valores tarifários só forem alterados ao fim desta contenda, mesmo reconhecida a ilegalidade e a imoralidade dos mesmos, é imperativo concluir que a coletividade de hipossuficientes jamais haverá como reaver os valores indevidamente descontados!

Na outra ponta, acaso, eventualmente, a demanda não obtenha procedência ao seu fim, será inteiramente possível e reconhecidamente mais fácil aos prestadores prejudicados exigir do Poder Público que aumente, mesmo que temporariamente, a tarifa para compensá-los dos prejuízos por ventura sofridos; ou mesmo acionar judicialmente o Município de Aracaju para que venha a indenizá-los.

5.2. DA SUSPENSÃO DO AUMENTO EM 2013.

Excelência, fazem-se presentes os elementos autorizadores da suspensão liminar do aumento tarifário de 2013.

Esta majoração passou a valer no dia 15 de Maio de 2013, com a publicação, em 14 de Maio de 2013, do Decreto 4.310/2013, **que carregou consigo as graves irregularidades formais e materiais amplamente debatidas nesta exordial - desaguando em evidente imoralidade administrativa, alterando o valor da tarifa dos anteriores R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos) para os atuais R\$ 2,45 (dois reais e quarenta e cinco centavos).**

Assim, requer-se a suspensão liminar deste ato, Decreto Municipal 4.310/2013, deixando de produzir efeitos até o trânsito em julgado, de modo que a tarifa do transporte público municipal deverá passar a R\$ 2,25 (dois reais e vinte e cinco centavos).

VI. DAS PROVAS

Protestam os Autores provar o alegado por todos os meios admitidos em direito, em especial mediante a farta prova documental ora anexado aos autos.

Quanto a estes documentos, sem dúvida se destaca o laudo técnico-econômico ora juntado ao feito, redigido e assinado por especialistas em matéria econômica, cujas análises e conclusões sobre as irregularidades do aumento da tarifa são clarividentes, não deixando dúvidas acerca da nulidade do aumento, conforme apontado anteriormente.

VII. DOS PEDIDOS

Diante todo o exposto, vêm os Demandantes perante Vossa Excelência requerer:

- a)** O recebimento da presente ação popular, para que seja devidamente autuada e processada na forma legal;
- b)** A suspensão **LIMINAR** do ato administrativo que aumentou a tarifa de ônibus em 2013, de R\$ 2,25 para R\$ 2,45, veiculado por meio do Decreto n. 4.310/2013, mantendo-se, portanto, o valor tarifário em R\$ 2,25, sob pena de multa diária no valor de R\$ 100.000,00 por descumprimento;
- c)** A citação dos demandados, em obediência ao art. 7º, inc. I, “a” da Lei n. 4.717/65;
- d)** A intimação do ilustre do Ministério Público, consoante determina o art. 7º, inc. I, “a” da Lei n. 4.717/65;
- e)** A realização de perícia para se averiguar o real valor dos insumos, dos coeficientes de consumo e dos outros itens da Planilha de Custos, confirmando-se, ao final, as irregularidades aqui apontadas pelo Laudo Técnico-Econômico;
- f)** Procedência dos pedidos para que se declare a **NULIDADE** do ato administrativo que aumentou a tarifa de R\$ 2,25 para R\$ 2,45, veiculado por meio do Decreto n. 4.310/2013, mantendo-se, portanto, o valor tarifário em R\$ 2,25;
- g)** A condenação dos requeridos ao pagamento das despesas processuais e dos honorários advocatícios de sucumbência, nos termos do art. 12 da Lei n. 4.717/65;

Reiteram os Autores o protesto pela produção de todas as provas admitidas em direito, em especial pela juntada do laudo técnico-econômico e dos outros documentos em anexo.

Atribui-se à causa o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais)

Pede Deferimento.

Aracaju, 12 de junho de 2013.

LUIZ GUSTAVO FONTES MENDES
OAB/SE N. 6.889

THIAGO MENEZES SANTANA
OAB/SE N. 6.802