

CONTRAFÉ

AB

ÁVILA de BESSA
ADVOCACIA S/S

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

RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA, pessoa jurídica de direito privado, estabelecida na Área Norte n.º 14 – Planaltina/DF, inscrita no CNPJ sob n.º 01.907.174/0001-03, **VIAÇÃO VALMIR AMARAL LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, estabelecida na Área Especial n.º 11, lote 05, Sobradinho-DF, com nome fantasia **Viva Brasília**, inscrita no CNPJ sob o n.º 37.162.849/0001-71, **RÁPIDO VENEZA LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, estabelecida no SGC/SUL, Lote 03, Brasília –DF, Cep: 71215-100, inscrita no CNPJ sob o n.º 05.405.194/0001-29, **EMPRESA SANTO ANTONIO TRANSPORTE E TURISMO LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, estabelecida no SGC/SUL, Lote 03, Brasília –DF, Cep: 71215-100, inscrita no CNPJ sob o n.º 01.496.611/0001-35, **RÁPIDO GIRASSOL TRANSPORTES LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, situada no SGC/Sul, lote 04/04, Parte – Guarã – DF, Cep 71.215-100, inscrita no CNPJ sob o n.º 03.103.828/0001-63 e **RÁPIDO PLANALTINA LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, localizada na Quadra 11, MR 01, lotes 18/23 e 30/35, Planaltina – GO, Cep. 73-750-000, registrado no CNPJ sob o n.º 37.591.153/0001-60, vêm, por seu advogado **MARCELO LUIZ ÁVILA DE BESSA**, OAB/DF 12.330, com escritório profissional na SHIS QL 12, Conjunto 02, Casa 10 – Lago Sul – CEP: 71.630-225, onde receberá as intimações e comunicações de estilo sob pena de nulidade, vêm, mui respeitosamente à presença de Vossa Excelência, propor

AÇÃO INDENIZATÓRIA POR DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA

em face do **DO DISTRITO FEDERAL**, pessoa jurídica de direito público interno, que pode ser citada na pessoa de seu Procurador-Geral, à SAM Projeção I Edifício Sede da Procuradoria-Geral do Distrito Federal, CEP. 70620-000 e de **TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL - DFTRANS**, pessoa jurídica de direito público que pode ser citada na pessoa de seu Diretor-Chefe, no SAIN - ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA - ALA SUL - SOBRELOJA - CEP: 70.631-900, pelas razões de fato e de direito que passam a expor:

g:\eduardo.schneider\grupo amaral\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado) doc

SHIS QL 12 Conjunto 02 Casa 10 • LAGO SUL • BRASÍLIA/DF - CEP: 71.630-225
PABX: (61) 3364 7500 • FAX: (61) 3364 4128 • E-Mail: abessa@aviladebessa.com.br
www.aviladebessa.com.br

04
C/O

I – DOS FATOS:

As 03 (três) primeiras autoras, Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., Viação Valmir Amaral Ltda., e Rápido Veneza Ltda., eram permissionárias de serviço público de transporte coletivo do Distrito Federal, cuja remuneração decorre de tarifas suportadas pelos usuários.

Em 22 de fevereiro de 2013 foram publicados, no Diário Oficial do Distrito Federal, o Decreto nº 34.163 e a Portaria Conjunta nº 03, autorizando a *intervenção*, pela DFTRANS, nas referidas empresas.

O referido Decreto revogou as permissões outorgadas para a prestação de serviços de transporte coletivo, bem como as autorizações precárias ou excepcionais. Determinou, também, que tais serviços fossem assumidos pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal e pela Autarquia Distrital *Transporte Urbano do Distrito Federal*, a DFTRANS.

Importa destacar, de plano, que às empresas autoras não foi facultado o acompanhamento da *assunção* determinada pelo governo do Distrito Federal. Isso porque fora utilizado, para efetivação da medida, fortíssimo aparato policial, manifestamente desproporcional à verdadeira necessidade, máxime diante da ausência de qualquer resistência por parte dos atingidos pela *intervenção*, assim como pela ordem de ocupação imediata das instalações e dos serviços.

Em decorrência dessa impossibilidade de acompanhamento adequado por parte das ora autoras, impedidas a tanto pela própria Administração, não foi elaborada qualquer listagem dos bens que estavam sendo apropriados.

Estavam alocados nas garagens assumidas pelos interventores inúmeros equipamentos e ferramentas das autoras, assim como materiais de propriedade da Empresa Santo Antônio Transporte e Turismo Ltda, emprestados, à época, às empresas sob *intervenção*, tais como ônibus e veículos auxiliares, estoque de peças e, ainda, máquinas, ferramentas de uso pessoal e mobiliário.

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

No entanto, repita-se, não foi possibilitado às empresas acompanhar, devidamente, a assunção dos bens, não se sabendo, portanto, com exatidão, o que está sob a posse e domínio dos interventores.

Ante a *assunção* dos ativos das empresas pela Administração Pública, e pelo dever legal de apresentar listagem com os bens empossados, foram enviadas à DFTRANS diversas correspondências requerendo a enumeração destes bens (em anexo). Todas as tentativas, no entanto, restaram frustradas.

Segundo apuração parcial feita pelas autoras de forma parcial, precária e não exaustiva, dentre os bens desapropriados estão **409 (quatrocentos e nove) ônibus** – 397 ônibus no ato da desapropriação e 12 ônibus apreendidos posteriormente -, **2 (duas) garagens próprias e outras 3 (três) alugadas**, estoques de peças e materiais existentes nas cinco garagens, assim como estoques retirados da garagem central, receitas em dinheiro dos dias 23 e 24/02/2013, ferramental de uso individual, máquinas e equipamentos existentes nas garagens, além de outros itens, relacionados em anexo.

Em razão da **revogação definitiva das permissões**, seguida da desapropriação indireta de todos os bens das empresas autoras, apresenta-se inócua, a essa altura, a contestação dos atos dos interventores, inclusive quanto à operação, sendo de rigor deliberar acerca de suas consequências.

Porém, impõe-se a demonstração inicial de que a providência extrema encetada pelo Poder Público carrega forte, senão única, **motivação política**, evidenciando situação de abuso de poder e desvio de finalidade.

Essa realidade fica clara quando se constata que houve um remanejamento das linhas retomadas para o mercado privado, favorecendo empresas concorrentes, causando, às três primeiras autoras enormes, e irreversíveis perdas de arrecadação financeira.

Sem qualquer autorização nos atos normativos que possibilitaram a intervenção, o Distrito Federal e a DFTRANS, que deveriam gerir todas as linhas e bens constritos, transferiram, para outras empresas do sistema, 87 (oitenta e sete) carros/linhas, da seguinte forma:

SOBRADINHO – cidade com ótima densidade populacional, distante 30,04 Km do Plano Piloto (rodoviária/rodoviária). Foram transferidos 45 carros/linhas para a VIPLAN. Receita em março de 2012 de R\$ 1.186.145, uma média de R\$ 26.358,78 por carro, com produção quilométrica de 6.833 Km por ônibus ou de 307.501 Km, também em março de 2012.

PLANALTINA cidade com menor densidade populacional, distante 48,83 km do Plano Piloto (rodoviária/rodoviária), a mesma que a pouco tempo foi provida de 80 ônibus dos contratos emergenciais, recebeu reforço na próprias linhas de 45 ônibus para serem operadas pelo Governo do Distrito Federal (transferência dos ônibus retirados de Sobradinho). A receita por ônibus antes do aumento (mais 45 ônibus) era de R\$ 25.671,44, por carro, produção quilométrica de 10.686 Km por ônibus ou de 844.195 Km, também em março de 2012.

Conclusões:

- Menor distância é igual a menor custo de operação;
- A tarifa é a mesma tanto para viagem de 48 Km como para a viagem de 30 Km.
- Observe-se os dados comparativos das 2 cidades:

	Base	março-12
SETOR	Planaltina	Sobradinho
Km	844.195	307.501
Passageiros	416.822	320.428
Receita	2.035.154	1.186.145

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

Frota	79	45
Receita p/ Onibus	25.761,44	26.358,78
Receita / Km	2,411	3,857

Não é difícil perceber que as linhas de **SOBRADINHO**, cidade com ótima densidade populacional e situada a pouco mais de 30 Kms do Plano Piloto, são **mais rentáveis** - maior receita e menor custo -, e estas foram repassadas à **VIPLAN**, empresa privada concorrente das autoras no sistema de transporte público de passageiros do Distrito Federal.

Já as linhas menos rentáveis, de **PLANALTINA/DF** - distante pouco menos de 50 Km e com menor densidade -, ficaram com os entes públicos **INTERVENTORES**. É importante dizer que a tarifa é a mesma.

Outro exemplo:

PARANOÁ - cidade com ótima densidade populacional distante 25,50 Km do Plano Piloto (rodoviária/rodoviária). Foram transferido 42 carros/linhas para a Viação **PLANETA** - receita em março de 2012 de R\$ 1.621.016, média de R\$ 38.595,62 por carro, produção quilométrica de 373.597, também em março de 2012, padrão de operação ótimo pois trafega em vias de ótima circulação.

SÃO SEBASTIÃO - cidade com ótima densidade populacional distante 26,88 Km do Plano Piloto (rodoviária/rodoviária), e que recebeu reforço nas próprias linhas de 42 ônibus para serem operadas pelos **"INTERVENTORES"** (transferência dos ônibus retirados do Paranoá). A receita por ônibus antes do aumento da (mais 42 ônibus) era de R\$ 26.364,14, - produção quilométrica de 520.930 km (março/2012) o que deve reduzir com o acréscimo de frota. Padrão de operação bom, pois trafega em vias de em boa parte do trajeto com tráfego intenso, reduzindo o nº de viagens por ônibus..

Conclusões:

- Distância equivalente, porém com maior dificuldade de tráfego;
- Maior número de viagens, com receita por ônibus 46 % maior que São Sebastião.-
- Os dados comparativos das 2 cidades:

SETOR	São Sebastião	Paranoá
Km	520.930	373.597
Passageiros	766.686	667.550
Receita	2.030.039	1.621.016
Frota	77	42
Receita p/ Onibus	26.364,14	38.595,62
Receita / Km	3,897	4,339
Passageiro / ônibus	9.957	15.894

O mesmo fato é observado no eixo **PARANOÁ** (pouco mais de 25 Km) que ficou com a **PLANETA**, enquanto os interventores ficaram com as linhas de **SÃO SEBASTIÃO**, distante pouco mais de 26 km. Deve-se considerar que **PARANOÁ** tem mais tráfego populacional para o Plano do que **SÃO SEBASTIÃO** (vide os passageiros transportados por ônibus), e, justamente, maior receita por veículo, sendo que a tarifa é praticamente a mesma.

Fica evidente, nesses termos, que atrás da midiática “assunção” dos bens das autoras, escondia-se verdadeira intenção de transferir, sem licitação, boa parte de suas permissões às empresas concorrentes que atuam no setor, o que se deu, por óbvio, à margem da legalidade dos atos estatais, e longe dos órgãos de imprensa.

E, mais grave, as linhas mais rentáveis é que foram repassadas ao mercado privado concorrente, ficando com os réus as operações de menor rendimento, o que deixa clara a intenção espúria que motivou a medida extrema adotada pelo Distrito Federal e pela DFTRANS.

Há outro exemplo desse intolerável favorecimento, que foi a transferência da linha 115, que é feita somente com aproveitamento da frota, e, portanto, sofrendo apenas o custo variável – já que o custo fixo é bancado por outras linhas. Em março de 2012 essa linha rendeu R\$ 303.540,00, ou seja, 4 % da receita total. As linhas de aproveitamento ficaram com a empresa Riacho Grande/Rota do Sol.

Fácil concluir que os interventores transferiram para outras empresas privadas do Setor, sem licitação e sem autorização normativa, 87 ônibus/linhas rentáveis, com receita de R\$ 2.807.161,00 (valor de março de 2012), mantendo consigo apenas as linhas menos rentáveis – o que significa rentabilizar o setor privado e onerar o setor público.

Observe-se o quadro abaixo:

	Receita	Frota	Frota	receita
Planaltina +				
São Sebastião .	3.280.499,00	156		
Sobradinho . +				
Paranoá	2.578.363,00	87		
Total	5.858.862,00	243	35,80%	44,01%

O valor transferido representa, considerando-se os números de março/2012 – 44,01% da receita e 35,8 % da frota que operava nas cidades citadas, ou seja, transferiu-se o que era mais rentável, permanecendo com o menos rentável, sem qualquer justificativa plausível.

Outro ponto que merece destaque é a questão do custo de operação, isto é, linhas mais longas, maiores custos, linhas mais curtas, custos menores,

10
at

quando a tarifa é a mesma, como é o caso. Em ambos as situações os *interventores* ficaram com a operação que gerava mais custos e menores receitas por ônibus.

O demonstrativo das três empresas no ano de 2012 foi o seguinte:

Meses	Passageiros	Receita
jan/12	2.528.552	6.605.659
fev/12	2.496.987	6.509.502
mar/12	3.023.122	7.874.663
abr/12	2.693.262	7.019.894
mai/12	3.058.999	7.966.712
jun/12	2.775.267	7.239.417
jul/12	2.559.939	6.693.457
ago/12	2.907.141	7.658.724
set/12	2.311.995	6.377.302
out/12	2.437.141	6.746.323
nov/12	2.372.053	6.287.832
dez/12	2.175.821	5.748.043
Total	31.340.279	R\$ 82.727.528

Para exemplificar, faz-se juntada dos "Demonstrativos de Operação" das três empresas – resumidos por área de atuação – SOBRADINHO – PLANALTINA – PARANOÁ – SÃO SEBASTIÃO – TAGUANTINGA e ABC – dando-se uma visão por linha.

Essa operação, engendrada pelos prepostos dos réus, teve a manifesta intenção de burlar ordem judicial, inicialmente em sede liminar e, posteriormente, confirmada em sentença, no sentido de que *“os ônibus das autoras, assim como os ônibus de outras empresas na mesma situação (outorga sem licitação, concessão precária e etc.), até para que a população consumidora não seja mais atingida com eventual descadastramento dos ônibus que estão em atividade, fiquem em atividade até o encerramento do processo de licitação”*. Lê-se na fundamentação da decisão nos autos do processo 2002.01.1.036024-8:

Handwritten signature

“Em face do exposto, com base no art. 269, I, do Código de Processo Civil, julgo procedente o pedido formulado pelas autoras a fim de impor ao réu a obrigação de fazer, consistente em realizar (iniciar e encerrar), no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, a contar da intimação da decisão na ação civil pública, licitação para todas as linhas do transporte público coletivo convencional do Distrito Federal, a fim de admitir tantos novos concessionários quanto necessários para eliminar e evitar a formação de oligopólios. Por isso, declaro o feito resolvido no mérito.

Com base no art. 807 do Código de Processo Civil, torno perenes os efeitos da liminar de fls. 36/38, conforme fundamentei acima, para determinar que a requerida se abstenha de descadastrar ou remanejar qualquer das viaturas de propriedade das requerentes, atualmente alocadas sem licitação, até que seja realizado o devido procedimento licitatório. Por isso, declaro a medida cautelar resolvida com mérito.”

Fica claro, nesses termos, que a medida extrema imposta às empresas autoras pelos réus está assentada em motivações políticas, voltadas ao atendimento dos interesses de outras empresas que operam o serviço de transporte coletivo do Distrito Federal.

Destaca-se, ademais, que sob o suposto pretexto de realizar uma “intervenção” no serviço de transporte público, apropriando-se indevidamente dos bens das empresas, acabou por atingir, também, bens das demais autoras – três últimas -, que não se encontram no rol das empresas citadas no Decreto nem na Portaria Conjunta.

Tais bens, das empresas **EMPRESA SANTO ANTONIO TRANSPORTE E TURISMO LTDA., RÁPIDO GIRASSOL TRANSPORTES LTDA. e RÁPIDO PLANALTINA LTDA.** estavam emprestados às demais autoras, por contrato de comodato, e não há qualquer forma de dar aparente legalidade ao apossamento destes bens por parte da Administração.

g:\eduardo.schneider\grupo antrax\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado) doc

Desta feita, os prejuízos causados às autoras precisam ser ressarcidos pelo Poder Público, máxime diante da verdadeira motivação para os atos de império praticados ao arrepio da lei pelos réus.

II - DO NÃO CUMPRIMENTO DE QUALQUER DAS FORMAS LEGAIS PREVISTAS PARA RETOMADA DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO.

DA CARACTERIZAÇÃO DA DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA.

Talvez pela motivação política ilegítima que inspirou a edição do Decreto nº 34.163 e da Portaria Conjunta nº 03, ou ainda pela ausência de requisitos e razões suficientes para as extremadas medidas, o fato é que os atos estatais não identificaram o instrumento legal utilizado para assumir os bens das empresas.

Afirma-se, na introdução do Decreto, que a medida funda-se nos artigos 336 e 341 da Lei Orgânica do Distrito Federal¹. Nota-se que o parágrafo único deste último dispositivo autoriza o Poder Público a *intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente*, desde que observada, é claro, a legislação federal –

¹ Art. 336. Compete ao Distrito Federal planejar, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante licitação, os serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal, cabendo à lei dispor sobre:

I - o regime das empresas e prestadores autônomos concessionários e permissionários de serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária, com a garantia de que o custo do serviço de transportes públicos coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício, mesmo que de forma indireta, como o comércio, a indústria e o Poder Público;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 341. O Poder Público não admitirá ameaça de interrupção ou deficiência grave na prestação do serviço por parte das empresas operadoras de transporte coletivo.

Parágrafo único. O Poder Público, para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave em sua prestação, poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, mediante controle dos meios humanos e materiais como pessoal, veículos, oficinas, garagens e outros.

13
40

parte final do inciso I do artigo 336 - , o que , no caso concreto, definitivamente, não ocorreu.

Criou-se, na verdade, uma *intervenção* de natureza definitiva, e que, por não encontrar eco na legislação federal de regência, **qualifica-se como verdadeira desapropriação indireta dos bens das autoras.**

Muito embora o Decreto do Governador do Distrito Federal faça menção à *assunção* nas empresas que anteriormente prestavam serviços de transporte público, o que houve, como dito e como se demonstrará a seguir, foi uma desapropriação indireta, **fato administrativo pelo qual o Estado se apropria de bens das empresas, sem os requisitos da declaração de utilidade e da indenização prévia.**

Note-se que a norma de regência, Lei Federal nº 8.987/95, prevê duas formas para que o poder concedente possa, legitimamente, retomar para si a prestação do serviço do qual é titular. No caso, porém, o Distrito Federal não se utilizou de nenhuma delas, preferindo um modelo próprio e alternativo de *intervenção*, talvez mais adequado aos fins pouco ortodoxos que, verdadeiramente, inspiraram seus atos.

A primeira forma de retomada prevista na lei federal de regência, e que ostenta explícita natureza provisória, é denominada *intervenção*, mecanismo pelo qual o Estado toma o gerenciamento da concessionária, visando sanearla, devolvendo a esta a gestão tão logo haja a necessária adequação da prestação do serviço público essencial. Pode servir, ainda, de ato preparatório à extinção da concessão ou permissão, quando não mais se revelar possível a correção dos rumos daquela concessão.

O segundo modelo, de caráter definitivo, caracteriza-se pela *extinção da concessão*, nas hipóteses contempladas no rol taxativo descrito no artigo 35 da Lei 8.987/95. Há, nesses casos, a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

14
C/C

No caso concreto, a Administração REVOGOU, no art. 1º do Decreto nº 34.163/2013, "*as permissões outorgadas, bem como as autorizações precárias ou excepcionais para a prestação de serviços de transporte público coletivo*", tomando de volta para si o dever de prestar o serviço público em questão, que, segundo o artigo 30, V, da Constituição Federal, tem caráter essencial.

II.A – DA INEXISTÊNCIA DE INTERVENÇÃO.

Embora, na hipótese, fale-se constantemente em *intervenção*, o termo há de ser tomado no seu sentido genérico, como que a caracterizar o ato do Poder Público que, de alguma forma, intervém nas empresas permissionárias. Isso porque a *intervenção* prevista em lei efetivamente não ocorreu.

Em primeiro lugar, a Administração foi explícita em revogar as autorizações/permissões - e não, apenas, suspendê-las -, dando ares de definitividade à medida. Ao assim agir, desfez-se de todo e qualquer vínculo contratual mantido até então com as empresas (três primeiras autoras).

Não há que se falar aqui, então, em *intervenção* no serviço público, tal como disciplina o artigo 32 da Lei das Concessões, uma vez que a prestação do serviço não mais poderá ser devolvida às empresas.

Referido dispositivo legal determina que o decreto do poder concedente deverá conter, entre outros pontos, o prazo da intervenção, o que evidencia que, na hipótese, resta impossível caracterizar o ato estatal como verdadeira intervenção.

Para melhor ilustrar, oportuno relembrar a redação do artigo 32 da Lei 8987/1995:

g:\eduardo.schneider\grupo amara\Intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

15
60

"Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida."

O Decreto nº 34.163, de fevereiro de 2013, deixa de apontar de forma precisa qual seria o prazo da intervenção da Administração na prestação do serviço público realizado pelas três primeiras autoras. Apenas autoriza a DFTRANS a "assumir provisoriamente o controle dos bens imóveis e móveis, do pessoal e das atividades necessárias e adequados à continuidade da prestação dos serviços, até o início da operação das novas concessões do serviço ou de contratações emergenciais".

Para José dos Santos Carvalho Filho (2006, p. 329), a intervenção só se legitima diante da presença daqueles requisitos. Afirma:

"O formalismo do procedimento é inarredável pelo administrador, que a ele está vinculado. Se se constatar vício nesse procedimento, o efeito será a sua nulidade e, se for o caso, o direito do concessionário à inteira reparação dos prejuízos causados pela intervenção."

Disso decorre que a indeterminação no prazo para a intervenção na concessão do serviço público é vedada. Mais ainda, repita-se, houve a revogação das permissões, ato de caráter permanente.

Logo, sem um período determinado para a permanência do apossamento dos bens do particular pela Administração, acompanhada da definitiva revogação das permissões e das autorizações precárias ou excepcionais outorgadas, resta claro que não houve uma *intervenção*, segundo a dicção legal.

Observe-se, ademais, que sequer houve a indicação de um interventor e, menos ainda, o estabelecimento dos objetivos e limites da medida, o que por igual afasta a hipótese prevista em lei.

II.B – DA IMPOSSIBILIDADE DE ENQUADRAMENTO DA SITUAÇÃO NAS HIPÓTESES DO ARTIGO 35 DA LEI 8.987/1995.

A assunção, mencionada no ato estatal, revela, na realidade, uma consequência da adoção pelo Estado de uma das situações de *extinção* das concessões e, também, das permissões – *ex-vi* do parágrafo único do artigo 40 da Lei 8987/95 -, previstas na lei de regência, e por meio das quais a Administração retoma a prestação do serviço.

No entanto, também aqui é impossível enquadrar as medidas tomadas pelos réus, por meio do Decreto de senhor Governador, em qualquer das hipóteses previstas na Lei 8987/95:

Artigo 35: Extingue-se a concessão por:

I – advento do termo contratual;

II – encampação;

III – caducidade;

IV – rescisão;

V – anulação; e

VI – falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

A extinção da permissão/concessão por advento do termo contratual, tratado no inciso I do mencionado artigo, é consequência natural do término do contrato. A extinção aqui não resulta de esforço da Administração em dar fim antecipado à permissão, mas revela mero corolário do implemento do termo final do

ajuste. Assim, não causa qualquer prejuízo ou drama às partes. Não é este o caso presente.

A encampação, primeira hipótese legislativa em que há um verdadeiro rompimento contratual, tampouco foi a forma utilizada pelos réus para extinguir o vínculo com as prestadoras de serviço, ora autoras. Esta medida depende de *lei específica, stricto sensu*, que a autorize, bem como o pagamento prévio da indenização eventualmente existente, consoante dicção do artigo 37 da mesma norma legal².

A decisão de encampar é medida que deve ser tomada pelo Poder Legislativo, com o propósito de dar garantias ao concessionário, porque o reconhecimento do interesse público passa para uma decisão colegiada, ao revés de uma decisão individual do Chefe do Executivo, como ocorreu na questão ora apresentada. A cautela se deve à possibilidade de grande dispêndio com a eventual indenização.

Observe-se que, conquanto seja vedado às concessionárias oporem-se ao ato, estas têm, em contrapartida, a garantia legal à indenização pelos prejuízos efetivamente causados pelo ato de império do Poder Público, cujo parâmetro de cálculo está disposto no artigo 36³ da Lei nº 8.987/95⁴.

Afasta-se, aqui também, a figura da encampação, mesmo porque dependente de lei editada para essa finalidade pela Câmara Legislativa do Distrito Federal, o que, à toda evidência, não ocorreu.

² Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

³ Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

⁴ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo brasileiro. 33ª ed. São Paulo: Malheiros. 2007. p.400.
g:\eduardo.schneider\grupo amarel\intervenção - desapropriação indireta - indenização -revisão final (1) (recuperado).doc

Por igual, a hipótese do inciso III - da extinção por caducidade - deve prontamente ser descartada. O artigo 38 da Lei de concessões de serviços públicos dispõe:

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

Ainda que de uma rápida e desatenta leitura possa apresentar, aos olhos do leitor, características semelhantes às atitudes tomadas pelo Decreto que veio a revogar as permissões ora debatidas, esta também não foi a causa da extinção contratual.

A declaração de caducidade, como reza o parágrafo segundo do artigo 38, acima transcrito, deve ser precedida de um processo administrativo de inadimplência, com prévia comunicação às partes, detalhando os descumprimentos contratuais referidos no § 1º do mesmo artigo, e dando-lhes um prazo para correção das falhas e transgressões apontadas, e para o enquadramento, nos termos contratuais, evidenciando, dessa maneira, o objetivo de garantir às empresas os direitos constitucionais do contraditório e da ampla defesa.

A Administração deixou de seguir tais procedimentos, olvidando por completo a garantia constitucional do devido processo legal, como de resto da ampla defesa e do contraditório, de incontestável incidência também no processo administrativo, razão pela qual deve ser descartada a possibilidade de extinção da concessão por este motivo.

A rescisão do contrato de concessão, prevista no inciso IV do referido artigo 35, é, na verdade, forma de extinção inversa, pela qual a concessionária pode, em hipótese de inadimplemento por parte do poder concedente, recorrer ao Poder

Judiciário, por meio de ação judicial própria, a fim de buscar o distrato. É o que se depreende da clara regra trazida na lei, em seu artigo 39:

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim..

Essa hipótese, por óbvio, é descartada.

Em resumo, a encampação exige lei autorizativa específica (art. 37); a caducidade é declarada pelo próprio poder concedente, por ato unilateral antecedido de processo administrativo; e a rescisão é direito da concessionária, dependendo de decisão judicial transitada em julgado (art. 38). Todas estas hipóteses estão descartadas.

A anulação, ao contrário das formas tratadas nos incisos anteriores, não pode ser realizada por ato administrativo unilateral. O art. 29 da Lei de Concessões estipula:

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

[...]

IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

[...].

O dispositivo é direto, específico e claro: o poder de extinção unilateral só existe nos casos em que a própria lei o confere de forma expressa. A Lei de Licitações é que define a anulação contratual, inclusive para as concessões de serviços públicos, na falta de previsão expressa na Lei 8.987/95, sendo que se não inclui a anulação (art. 59) entre as prerrogativas da Administração (art. 58). Além disso, o poder de rescisão unilateral do contrato é limitado a poucos casos (art. 79, I), e a solução que a lei encontra para os demais é a rescisão amigável ou judicial (art. 79, II e III).

Logo, não há que se falar em anulação do contrato, uma vez que a mesma não é prerrogativa da Administração, devendo ser buscada judicialmente. Ademais, a anulação decorre de vício na própria concessão, o que não é a hipótese de que ora se cogita.

Por fim, o inciso VI da norma *sub examine* traz hipótese de falência ou extinção da empresa concessionária, fatos não ocorridos, sequer cogitados, e que, por isso mesmo, não merecem maior digressão a respeito do instituto.

Assim, resta demonstrado que, muito embora a Administração tenha revogado as permissões das empresas antes prestadoras de serviço público, e tenha se referido a "assunção" dos bens e serviços, a providência estatal se deu sem amparo legal específico, o que resultou, assim, na apropriação ilegítima dos bens das aqui autoras, sem o prévio e imprescindível pagamento de indenização.

Ora, descartadas as hipóteses de *extinção* da permissão do serviço público e, também, de *intervenção*, situações efetivamente contempladas pela lei de regência, e que acabaram não sendo utilizadas pelo Poder Público, resta demonstrada a total impropriedade da tomada dos bens das empresas operada pela DFTRANS.

O e. Ministro Gilmar Ferreira Mendes adverte que "*sob a Constituição de 1988, o Supremo Tribunal Federal fixou entendimento de que os princípios do contraditório e da ampla defesa são assegurados nos processos administrativos, tanto em tema de punições disciplinares como de restrição de direitos em geral*".⁵ E, no caso concreto, não se permitiu às três primeiras autoras, prestadoras do serviço público, qualquer defesa, não se dando oportunidade para que pudessem contra argumentar e, muito menos, produzir provas.

⁵ Mendes, Gilmar Ferreira, *Curso de direito constitucional*, 4ª ed., São Paulo, Saraiva, 2009, p.602
g:\eduardo.schneider\grupo amarel\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

31

O abusivo esbulho dos bens, portanto, tal como se verá a seguir, revela verdadeira hipótese de desapropriação indireta, razão pela qual demanda a condenação estatal a promover justa indenização, com todos os acréscimos devidos.

A Administração agiu fora das hipóteses admitidas em lei e, por meio de atos gravados de abusividade, com manifesto desvio de finalidade, imitiu-se, indevidamente, na posse dos bens das empresas, devendo, por isso mesmo, indenizá-las devidamente.

**II.C - DA DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA - VIAÇÃO
VALMIR AMARAL LTDA., RÁPIDO VENEZA LTDA. E
RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA.**

Como visto, não restou materializada, de forma válida, qualquer das hipóteses legais de interferência do Poder Público na permissão, inexistindo *intervenção* ou qualquer das formas de *extinção*. Daí poder-se afirmar que o que houve foi uma desapropriação indireta das empresas então permissionárias.

O Estado verdadeiramente se apropriou dos bens das autoras, sem os requisitos da declaração de utilidade e da indenização prévia, e deve ser condenado a indenizá-las.

A Administração, ao revogar definitivamente "*as permissões outorgadas, bem como as autorizações precárias ou excepcionais para a prestação de serviços de transporte público coletivo*", tomou de volta para si o dever de prestar o serviço público em questão, mas não poderia se apropriar dos bens dos particulares, ainda que sob a justificativa do interesse público, sem fazer, de forma prévia e justa, o pagamento da correspondente indenização em dinheiro.

Esse comportamento fere frontalmente a Carta Magna, no seu artigo 5º, inciso XXII, o qual assegura o direito de propriedade, bem como o inciso XXIV, posto nos seguintes termos:

22
JC

XXIV – a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta constituição.

Lucas Rocha Furtado é incisivo

"O instituto da desapropriação, conforme examinamos, constitui o mais agressivo meio de que se pode valer o Estado para intervir na propriedade privada. Daí resulta a necessidade de serem observados diversos requisitos constitucionais (procedimento administrativo definido em lei; comprovação de necessidade ou utilidade pública, ou de interesse social; pagamento de indenização prévia, justa e em dinheiro, ressalvadas as hipóteses previstas na Constituição Federal)." (in: Curso de Direito Administrativo. Belo Horizonte: Fórum, 2007, p. 770).

De seu lado, o Decreto-lei n.º 3.365, de 21.06.41, que regula o procedimento a ser observado nos casos de desapropriação, no artigo 6º, dispõe: *"A declaração de utilidade pública far-se-á por decreto do Presidente da República, Governador, Interventor ou Prefeito."*

Mais adiante, quando trata da indenização a ser paga ao proprietário, o artigo 32 estabelece expressamente que *"o pagamento do preço será prévio e em dinheiro"*. Esse comando, aliás, guarda identidade com os termos do disposto no artigo 182, § 3º, da Constituição Federal.

Portanto, as normas, tanto constitucionais, quanto ordinárias, tutelam o direito de propriedade das empresas autoras, do qual somente poderiam ser privadas mediante expedição de decreto próprio e o pagamento de justa e prévia indenização em dinheiro.

25
90

Como tal não ocorreu, configura-se, no caso concreto, esbulho perpetrado pelos réus que, de forma indireta, promoveram uma expropriação ilegal.

Hely Lopes Meirelles ensina que o ato contra o qual se insurgem as requerentes não passa de esbulho da propriedade particular. E complementa:

"Consumado o apossamento dos bens e integrados no domínio público, tornam-se, daí por diante, insuscetíveis de reintegração ou reivindicação, restando ao particular espoliado haver a indenização correspondente, da maneira mais completa possível, inclusive correção monetária, juros moratórios, compensatórios a contar do esbulho e honorários de advogado, por se tratar de ato caracteristicamente ilícito da Administração." (in, Direito administrativo brasileiro. São Paulo: Ed. Malheiros, 17ª ed., p. 507).

O Novo Código Civil, no artigo 186, igualmente ampara o direito dos Autores, *verbis*:

"Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar prejuízo a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito."

Ao realizar, por via transversa, a desapropriação dos bens, e, conseqüentemente, não promover a justa e prévia indenização, violou o Distrito Federal, a mais não poder, o direito de propriedade dos autores, vez que, a partir de então, não puderam mais usufruir de seus bens, e, o que é prior, ainda permanecem sem a reparação pecuniária devida.

Impõe-se, assim, a devida indenização, que ora se requer.

III. DA DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA – DEMAIS EMPRESAS AFETADAS

Mais evidente ainda, é o dever da Administração em indenizar as empresas que não estão incluídas dentre aquelas que tiveram a permissão revogada pelo Decreto nº 34.163/2013, ou mesmo pela Portaria Conjunta nº 03/2013 e, mesmo assim, tiveram seus bens alcançados.

A DFTRANS foi autorizada, pela Portaria Conjunta nº 03/2013, nos termos do art. 1º e incisos, a ocupar as garagens e se apropriar dos bens de três empresas: VIAÇÃO VALMIR AMARAL LTDA., RÁPIDO VENEZA LTDA. e RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO.

A desapropriação indireta, além de atingir a frota das empresas citadas - 284 ônibus -, também incidiu sobre 125 veículos de outras empresas: EMPRESA SANTO ANTÔNIO, RÁPIDO GIRASSOL e RÁPIDO PLANALTINA.

Empresa	Quantidade
Emp. Santo Antonio	19
Rápido Planaltina	16
Ráp. Girassol	90
Ráp. Brasília	219
R. Veneza	26
V. Valmir Amaral	39
Total	409

Claro, portanto, que ao desapropriar bens das empresas que não eram objeto da famigerada "assunção", devem estas ser integralmente reparadas pelos danos patrimoniais que lhes foram causados, tendo em vista ser defeso por lei, nos

25
40

termos do artigo 35 do Decreto-Lei 3.365/41⁶, reivindicar a propriedade dos bens, uma vez que já foram absorvidos pela Administração.

IV – DA JUSTA INDENIZAÇÃO DEVIDA PELA DESAPROPRIAÇÃO DOS BENS

Como visto, as atitudes dos réus em relação aos bens das empresas demonstram claro intuito expropriatório. O Estado, valendo-se da supremacia que possui em relação aos indivíduos, TRANSFERIU coercitivamente para si o patrimônio das empresas.

Como já asseverado, a denominada “desapropriação indireta” consiste na circunstância – no mais das vezes, ilícita – na qual o Poder Público apropria-se indevidamente de um bem alheio, ou esgota o seu valor econômico, sem a devida e precedente desapropriação.

Justamente por isto é que se deve considerar a desapropriação indireta um caso de “*não desapropriação*” ou de uma “*desapropriação às avessas*”.

O artigo 35 do Decreto-Lei 3365/1941 determina:

“Os bens expropriados, uma vez incorporados à Fazenda Pública, não podem ser objeto de reivindicação, ainda que fundada em nulidade do processo de desapropriação. Qualquer ação, julgada procedente, resolver-se-á em perdas e danos.”

Então, quando ocorre um destes casos de privação indevida da propriedade, sem a prévia e regular tramitação de um processo expropriatório, terá, necessariamente, o proprietário, a pretensão indenizatória, para que seja ressarcido dos prejuízos decorrentes da perda da propriedade.

⁶ Art. 35. Os bens expropriados, uma vez incorporados à Fazenda Pública, não podem ser objeto de reivindicação, ainda que fundada em nulidade do processo de desapropriação. Qualquer ação, julgada procedente, resolver-se-á em perdas e danos.

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

Uma vez estabelecida a obrigação dos réus em indenizar as autoras pelo valor total dos bens, impõe-se definir os critérios que devem ser utilizados para que se fixe o valor respectivo.

Sobre o tema das desapropriações, Hely Lopes Meirelles ansina:

"(...) a doutrina e a jurisprudência são unânimes no recomendar que a indenização seja a mais ampla possível, de modo a propiciar uma verdadeira restitutio in integrum da coisa de que o particular se viu despojado, pela pecúnia correspondente ao seu preço atual. Esta é a orientação correta em tema de desapropriação e, para concretizá-la, são lícitos todos os meios técnicos e econômicos que possam conduzir o Juiz a fixar a justa indenização."

E concluiu:

"(...) a jurisprudência vem alargando dia a dia o conceito de justa indenização, num esforço perene de cobrir com o pagamento em dinheiro o desfalque do bem que integrava o patrimônio do expropriado, seja na desapropriação direta, seja na indireta".

Celso Antonio Bandeira de Mello, em sentido semelhante, assinala a necessidade de que a indenização seja a mais ampla possível:

"[A] indenização justa, prevista no art. 5.º, XXIV, da Constituição, é aquela que corresponde real e efetivamente ao valor do bem expropriado, ou seja, aquela cuja importância deixe o expropriado absolutamente indene, sem prejuízo algum em seu patrimônio. Indenização justa é a que se consubstancia em importância que habilita o proprietário a adquirir outro bem perfeitamente equivalente e o exima de qualquer detrimento."

No caso dos autos, o valor de todos os bens, para que seja fixada a indenização expropriatória deverá, evidentemente, ser apurado em perícia. Não obstante, para que a indenização seja condizente com o propósito da presente lide, a

perícia técnica deverá avaliar o valor que os bens possuíam originariamente, ou seja, antes do seu apossamento irregular.

Se assim não fosse, os réus estariam sendo premiados pelo descumprimento da legislação, com a incorporação ao seu patrimônio de bens em número bastante considerável, a um preço irrisório, o que evidentemente seria um absurdo e causaria repugnância se cotejado com os mais elementares princípios do direito.

No entanto, como não foi realizado o prévio levantamento patrimonial, em manifesto desrespeito, por parte da Administração Pública, da obrigação de fazer imposta pelo próprio ato estatal, artigo 3º da Portaria Conjunta nº 03/2013⁷, ficam as empresas autoras impossibilitadas de determinarem, no momento e com exatidão, o *quantum* indenizatório devido pelos réus.

Diante da injustificável ausência de um inventário prévio dos bens desapropriados, as autoras apresentam uma listagem dos bens que, com certeza, foram esbulhados pelo Governo de Distrito Federal, o que se faz por meio de documentos anexados à inicial.

No entanto, a listagem apresentada não esgota o universo dos bens apropriados, tendo em vista que os controles de bens das empresas estavam guardados nas garagens, às quais as autoras, desde a desapropriação, não mais tiveram acesso.

Em relação à possibilidade de aplicação dos juros moratórios e compensatórios, o entendimento do Superior Tribunal de Justiça é de que, na desapropriação indireta, os juros compensatórios são destinados a remunerar o capital

⁷ Art. 3º São atribuições da Comissão Executiva de Ocupação Provisória:
I – realizar, como primeiro ato, o levantamento patrimonial das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., descrevendo-o em relatório circunstanciado;
[...]

28
4/6

que o expropriado deixou de receber desde a perda da posse, e devem incidir a partir do apossamento indevido, tal como determina a Súmula 114/STJ, assim redigida: "Os juros compensatórios, na desapropriação indireta, incidem a partir da ocupação, calculados sobre o valor da indenização, corrigido monetariamente".

Nesse sentido:

ADMINISTRATIVO - DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA - JUROS COMPENSATÓRIOS A PARTIR DO APOSSAMENTO - SÚMULA 114/STJ - VALORIZAÇÃO DA ÁREA REMANESCENTE - REDUÇÃO NO QUANTUM INDENIZATÓRIO - IMPOSSIBILIDADE.

1. Na desapropriação indireta, os juros compensatórios devem incidir a partir do apossamento (Súmula 114/STJ).

2. Em se tratando de valorização geral ordinária, decorrente da construção de rodovia, não é possível o decote na indenização com base no art. 27 do Decreto-Lei 3.365/41, cabendo ao Poder Público, em tese, a utilização da contribuição de melhoria como instrumento legal capaz de fazer face ao custo da obra, devida proporcionalmente pelos proprietários de imóveis beneficiados com a valorização do bem.

3. Recurso especial provido.

(REsp 1230687/SC, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 18/10/2012, DJe 29/10/2012)

ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. PRESSUPOSTOS DE ADMISSIBILIDADE. PREENCHIMENTO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DESAPROPRIAÇÃO INDIRETA. JUROS COMPENSATÓRIOS. TERMO INICIAL. OCUPAÇÃO DO IMÓVEL. SÚMULA 114/STJ. AGRAVO REGIMENTAL A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

(AgRg no REsp 1238288/RS, Rel. Ministro TEORI ALBINO ZAVASCKI, PRIMEIRA TURMA, julgado em 13/09/2011, DJe 19/09/2011)

Nessa conjuntura, a indenização deverá conter o cálculo relativo às seguintes verbas: valor dos bens antes da desapropriação, eventuais benfeitorias, lucros cessantes e danos emergentes, juros compensatórios, juros moratórios, honorários

29
40

advocatícios, custas e despesas processuais, correção monetária, desmonte e transporte de maquinismos e fundo de comércio, tudo a ser apurado mediante prova técnica.

Faz-se, a seguir, uma enumeração, meramente exemplificativa, de alguns dos bens que deverão ser objeto de reparação, sem esgotar o seu espectro de abrangência, pois, como exaustivamente referido, não houve prévio inventário dos bens desapropriados pelo Estado.

IV.A – DOS VEÍCULOS JÁ QUITADOS

Importa destacar, que em relação aos veículos já quitados, não há dúvidas que deve o réu indenizar as autoras pelo valor total referente a cada veículo ilegalmente desapropriado.

Do universo total de bens expropriados, 177 (cento e setenta e sete) estavam, no momento do esbulho sofrido, com seus valores já completamente quitados junto aos seus credores.

IV.B – DOS VEÍCULOS ALIENADOS COM FINANCIAMENTO NÃO QUITADO

Dentro do universo dos veículos expropriados, existem 232 (duzentos e trinta e dois) com contratos de abertura de crédito com alienação fiduciária, cujo financiamento ainda não foi quitado.

Os veículos com configuração urbana foram adquiridos para serem utilizados no transporte público do Distrito Federal. Dessa forma, a EMPRESA SANTO ANTÔNIO (ESA), RÁPIDO GIRASSOL (RG) e RÁPIDO PLANALTINA (RP), através de contratos de comodato, colocaram à disposição da VIAÇÃO VALMIR

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

30
90

AMARAL LTDA. (VV), RÁPIDO VENEZA LTDA. (RV) e RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO (RB), os veículos financiados, razão esta pela qual se encontravam nas garagens destas últimas empresas no momento do esbulho dos bens.

Como já afirmado, parte da frota assumida pelos interventores são garantias de financiamento, conforme se observa abaixo:

	ESA	RB	RG	RP	RV	VV	Total
BVA		45					45
VOLKS			29				29
BIC	10	6		12			28
BMG		24	26				50
Bradesco		7			1		8
Daycoval						1	1
Induscar		62	4				66
Safra					5		5
Sub Total	10	144	59	12	6	1	232
Livre/Outros	9	75	31	4	20	38	177
Total	19	219	90	16	26	39	409

Apesar de regularmente informados sobre esta questão, os réus não vêm honrando os compromissos com os bancos, gerando custos financeiros e de imagem às empresas afetadas com a questão, conforme relação de ofícios enviados à DFTRANS a esse respeito:

Ofício	Data	Assunto
CE.DIR.011/2013	27/02/13	Descadastramento de Veículos
CE.DIR.020/2013	08/03/13	Contrato Financiamento Banco Volkswagen
CE.DIR.024/2013	12/03/13	Contrato Financiamento pagamento DFTRANS
CE.DIR.027/2013	14/03/13	Resumo dos Financiamentos
CE.DIR.027/2013	14/03/13	Contrato Finame do BMG
CE.DIR.032/2013	22/03/13	Notificação de Mora do Banco BMG
CE.DIR.034/2013	22/03/13	Notificação de Mora do Banco BMG
CE.DIR.036/2013	27/03/13	Reiteração de Correspondências enviadas

31/40

Sobre a hipótese de desapropriação de bens dados em garantia, reza o inciso V do artigo 1425 do Código Civil de 2002:

Art. 1.425. A dívida considera-se vencida:

[...]

V - se se desapropriar o bem dado em garantia, hipótese na qual se depositará a parte do preço que for necessária para o pagamento integral do credor.

Desta feita, em relação a estes 232 veículos dados como garantia dos contratos, deve o expropriante pagar aos credores o valor integral do crédito restante. Às autoras, por sua vez, devem ser pagas indenizações pelos valores até então solvidos.

IV.C - DOS DEMAIS BENS MÓVEIS E IMÓVEIS

Estoque de peças, pneus e diesel

Como a intervenção não permitiu o acompanhamento, restou inviabilizado o levantamento, naquele momento, do estoque existente, pois, como já explicado, os controles ficavam na própria garagem sede das empresas, razão pela qual fica prejudicado, *a priori*, seu exato dimensionamento. Desta feita, foram enviadas à Coordenação da TCB, preposta dos réus, as notas fiscais (originais) referentes às compras das peças e pneus - com vencimento posterior à intervenção - conforme tabela abaixo. Tais compromissos não foram cumpridos pelo Governo.

Ofício nº	Data	Nº notas	Valor Total
001/2013	27/2/2013	8	R\$ 15.020,00
002/2013	27/2/2013	67	R\$ 19.920,10

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

32
40

003/2013	28/2/2013	8	R\$ 12.543,10
004/2013	28/2/2013	120	R\$ 113.252,13
005/2013	1/3/2013	96	R\$ 100.099,89
006/2013	1/3/2013	73	R\$ 61.246,34
007/2013	12/3/2013	3	R\$ 5.701,98
008/2013	15/3/2013	8	R\$ 11.218,56
009/2013	18/3/2013	9	R\$ 5.773,08
010/2013	21/3/2013	2	R\$ 446,08
011/2013	25/3/2013	3	R\$ 383,13
012/2013	27/3/2013	2	R\$ 205,56
013/2013	11/4/2013	1	R\$ 333,49
014/2013	16/4/2013	6	R\$ 685,11
TOTAL		406	R\$ 346.828,55

Com relação ao diesel existente nos tanques de armazenamento e nos veículos, tampouco pode ser realizada a medição, tendo em conta a celeridade com que a dita "assunção" foi realizada. Pelo estoque de combustível existente, desapropriado pela Administração do Distrito Federal, devem ser indenizadas as empresas de forma integral, de acordo com o valor de mercado do produto, tendo em vista que já havia sido pago pelas empresas.

IV. D - CAIXA DA EMPRESA - APROPRIAÇÃO DE VALOR EM ESPÉCIE

Além dos bens móveis já mencionados, houve ainda a retirada de valores em espécie da tesouraria da empresa no total de R\$ 102.407,50 (cento e dois mil quatrocentos e sete reais e cinquenta centavos). Através do ofício

g:\eduardo.schneider\grupo amara\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

33
40

CE.DIR.010/2013, foi solicitado sua devolução – o que não foi efetivado até a presente data.

IV.E – DOS BENS IMÓVEIS

Foram cinco os imóveis ocupados/desapropriados: 2 (dois) próprios e 3 (três) alugados. São eles, pela ordem :

1. Garagem de Sobradinho – Lote 05 – Área Especial nº 11 - Sobradinho/DF - com as seguintes características básicas

- Terreno de 10.000 m² –
- Área Construída - 1.380 m²;
- Avaliação R\$ 18.500.000,00 (dezoito milhões e quinhentos mil reais)

2. Garagem do Paranoá -Área de Desenvolvimento /Paranoá – DF 001, com as seguintes características:

- Área: 36.400 m²;
- Área construída - 4.309,16 m²;
- Avaliação da área imobilizada R\$ - 7.205.484,61

3. Garagens de Planaltina e São Sebastião – de propriedade do GDF;

g:\eduardo.schneider\grupo amarelo\intervenção - desapropriação indireta - indenização - revisão final (1) (recuperado).doc

34
CB

4. Garagem do SGCV/SUL LOTE 2 – Parte
Guará/DF – Alugada, com as seguintes características:

- Área 8.500 m2 (parte alugada)
- Área construída, pelo inquilino – 2.500 m2
mais instalações interna de oficina e armazenamento;
- Aluguel da área R\$ 30.000,00 –
- Custos das instalações – R\$ 2.000.000,00

Em relação a estes bens imóveis de propriedade das empresas, quais sejam as garagens de Sobradinho e do Paranoá, devem as empresas ser indenizadas pelos valores de mercado dos bens, a serem calculados na fase de liquidação de sentença.

Por sua vez, quanto às garagens alugadas, é evidente o dever do GDF em realizar o pagamento, com recursos próprios, pela utilização destas. Caso resolva por não mais dar continuidade aos contratos, deve a Administração arcar com os ônus dessa decisão.

V. DOS PEDIDOS

Diante do exposto, requerem as autoras:

(a) a CITAÇÃO do DISTRITO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público interno, na pessoa de seu Procurador-Geral, que pode ser encontrado à SAM Projeção I Edifício Sede da Procuradoria-Geral do Distrito Federal, CEP 70620-000, bem como da TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL - DFTRANS, autarquia distrital, na pessoa de seu Diretor-Geral, que pode ser encontrado à SAIN, Estação

Rodoferroviária, Ala Sul, Sobreloja, CEP 70.631-900, para, querendo, contestarem a presente ação em todos os seus termos na forma e prazos da lei;

(b) seja julgada procedente a presente ação, condenando-se os réus a, solidariamente, indenizarem as autoras pelo valor dos bens móveis e imóveis desapropriados indiretamente, com o devido acréscimo de juros moratórios e compensatórios, à partir da data do apossamento, tudo conforme vier a se apurar em liquidação;

(c) sejam os réus condenados ao pagamento de custas, despesas processuais, honorários advocatícios à razão de 20% sobre o montante global da indenização e demais cominações legais e de estilo.

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

Nestes termos,

Pede e espera deferimento.

Brasília - DF, 17 de junho de 2013.


Marcelo Luiz Ávila de Bessa

OAB/DF n.º 12.330

Eduardo Augusto S. da C. Schneider

OAB/DF n.º 39.779



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD

83/1



EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA 7ª VARA DA FAZENDA
PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL DA CIRCUNSCRIÇÃO ESPECIAL
JUDICIÁRIA DE BRASÍLIA.

REF.: PROCESSO N.º 2013.01.1.086780-2

AUTORES: RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA
E OUTROS (GRUPO AMARAL)

RÉU: DISTRITO FEDERAL

O DISTRITO FEDERAL e o DFTRANS, pessoas jurídicas de direito público interno, já devidamente qualificadas na peça de ingresso, por seu Procurador, no exercício regular das atribuições do cargo, regularmente constituído por força de lei, com o devido respeito e acatamento, nos autos da Ação de Indenização por Desapropriação Indireta em epígrafe identificada, vem apresentar a presente

CONTESTAÇÃO,

em face da pretensão deduzida em juízo pela parte autora, com fundamento no art. 300 e seguintes do CPC, combinado com o artigo 188 também do Código de Ritos, fazendo-o com esteio nos seguintes fundamentos de fato e de direito.



84

1. DO BREVE HISTÓRICO DA DEMANDA

Na peça de ingresso, as empresa autoras, todas elas integrantes do famigerado "Grupo Amaral", afirmam que as três primeiras autoras (Rápido Brasília Transportes Ltda., Viação Valmir Amaral Ltda. e Rápido Veneza Ltda.) eram permissionárias de serviço público de transporte coletivo do Distrito Federal e que, em 22 de fevereiro de 2013, foram publicados no Diário Oficial do Distrito Federal o Decreto nº 34.163 e a Portaria Conjunta nº 03 com o objetivo de autorizar a "intervenção", pela DFTRANS, nas citadas empresas.

Narram que o citado Decreto "revogou" as permissões outorgadas para a prestação do serviço de transporte coletivo, bem como as autorizações precárias e excepcionais, determinando, ainda, que os serviços fossem assumidos pela Secretaria de Transportes e pela citada autarquia.

Afirmam que não foi facultado o acompanhamento do processo que desencadeou na assunção, bem como que fora utilizado forte aparato policial para aplicação da medida, o que, segundo elas, seria desproporcional para as circunstâncias.

Dizem que, quando da assunção do serviço, não foi feita uma listagem em que fosse indicado os bens que passariam a ser momentaneamente apossados pelos entes públicos contestantes.

Listam uma série de bens que, segundo elas, passaram a ser objeto de uso das entidades rés, para, ao final, requerer o ressarcimento pelos supostos prejuízos que lhes foram causados pelo Poder Público.

Em breve síntese, isto é o que há de relevante nos autos.

2. DAS PRELIMINARES



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



Nos termos do artigo 301 do Código de Processo Civil, antes de discutir o mérito da demanda, incumbe ao réu alegar as questões prejudiciais ao conhecimento do pedido (preliminares).

2.1 Da ilegitimidade ativa das empresas Santo Antônio Transporte e Turismo Ltda., Rápido Girassol Transportes Ltda. e Rápido Planaltina Ltda.

Como bem delineado na peça de ingresso, as empresas autoras se insurgem em face do Decreto nº 34.163 e da Portaria Conjunta nº 3, ambos de 22 de fevereiro de 2013, atos normativos estes que, na sua essência, autorizaram a assunção do serviço de transporte coletivo anteriormente a cargo das autoras.

Como se vê da documentação anexa e da que já consta dos autos, os referidos atos infralegais limitaram-se a interferir na esfera jurídica das empresas Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília) e Rápido Veneza Ltda., não alcançando as empresas Santo Antônio Transporte e Turismo Ltda., Rápido Girassol Transportes Ltda. e Rápido Planaltina Ltda. (três últimas rés).

Em outro dizer, a relação jurídica de direito material deduzida em Juízo toca somente as três primeiras empresas e os entes públicos que compõem o polo passivo da presente demanda, mas não possui nenhuma pertinência temática as três últimas empresas rés.

Ora, se as citadas empresas, não fazem parte da relação jurídica de direito material deduzida em juízo, é inegável que lhes falta legitimidade para figurar no polo passivo desta ação.

Nesta perspectiva, requer o Distrito Federal que seja reconhecida a ilegitimidade passiva das empresas Santo Antônio Transporte e Turismo Ltda., Rápido Girassol Transportes Ltda. e Rápido Planaltina Ltda. e, em consequência disso, seja extinto o processo sem resolução de mérito, nos



termos do artigo 267, VI, do Código de Ritos.

3. DO MÉRITO

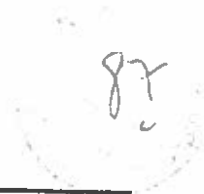
A realidade fática é bem diversa daquela narrada na peça de ingresso. Também o é o alcance e a consequência jurídica dos atos normativos questionados em Juízo.

Afirma-se isso, pois a assunção levada a cabo pelas entidades ora contestantes somente aconteceu após regular processo administrativo (cópia das principais peças em anexo – anexo 1), tendo sido, as empresas que compõem o Grupo Amaral, intimadas de todos os atos, momentos em que oportunizou-se o exercício da ampla defesa e do contraditório.

Além disso, ao contrário do que afirma a parte autora não se trata de desapropriação indireta, na acepção jurídica da palavra, mas sim clássica hipótese de requisição administrativa.

Essa rápida digressão faz-se necessária para indicar o método que será utilizado para o desenvolvimento do mérito desta contestação:

- (i) num primeiro momento, far-se-á a demonstração no sentido de que o processo administrativo que acarretou a assunção dos serviços até então prestados pelas três primeiras autoras transcorreu de forma regular, em total observância ao devido processo legal, tanto na sua faceta material, quanto na processual;
- (ii) em um segundo momento, demonstrar-se-á que não é devida qualquer espécie de indenização, uma vez que não se trata de



desapropriação, muito menos indireta, mas sim de requisição administrativa a fim de prestigiar a supremacia do interesse público sobre o privado, ante diversas irregularidades encontradas na prestação do serviço público de transporte por parte das três primeiras empresas autoras.

3.1 Da realidade dos fatos. Observância do devido processo legal. Regular "assunção" administrativa

O processo administrativo que acarretou a assunção dos serviços (cópia das principais peças em anexo – anexo 1), pelas entidades rés, até então prestados de forma deficitária pelas três primeiras autoras, teve início em meados do mês de abril de 2012 com o encaminhamento do Relatório de Desempenho Operacional do Grupo Amaral pelo Diretor Operacional do DFTRANS, Ricardo Leite de Assis, ao seu Diretor-Geral, Marco Antônio Campanella.

Naquele relatório, restou consignado que a Diretoria Operacional do DFTRANS vinha buscando acompanhar a prestação do serviço de transporte de passageiros por todos os delegatários do serviço público.

Identificou-se, a partir daí, diversas irregularidades operacionais na prestação do serviço por parte das três primeiras empresas autoras, problemas estes que culminaram na confecção do referido relatório com o objetivo de expor a análise realizada e indicar a natureza das irregularidades encontradas.

Percebeu-se, após fiscalização *in locu*, que o indicador de desempenho operacional do Grupo Amaral é **muito ruim**.

Paralelo à fiscalização que acarretou na edição do citado relatório, o Ministério Público do Distrito Federal intimou o Diretor-Geral



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



do DFTRANS para depor naquele órgão em relação ao **Inquérito Civil Público nº 08190.044365/12-20**, o qual foi instaurado pela Promotoria Especializada na Defesa dos Direitos do Consumidor para apurar irregularidades na prestação do serviço de transportes pelas empresas do Grupo Amaral.

Em data posterior à referida oitiva, o processo administrativo foi submetido ao exame da assessoria jurídica do DFTRANS, que, após elencar diversas razões fáticas e jurídicas, consignou que a única opção para que a prestação do serviço pudesse ser prestada de forma regular seria a assunção dos serviços, bens móveis, imóveis e pessoal vinculados.

Ainda em paralelo ao processo administrativo, o Ministério Público, nos autos do referido Inquérito Civil Público, propôs o **Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nº 667/2012**, o qual foi assinado pelas empresas do Grupo Amaral, pelo DFTRANS e pelo próprio *parquet*, por meio do qual o Grupo Amaral obrigou-se a: (i) aplicar os valores obtidos com a operação dos serviços, objetivando melhorar e recuperar a frota de veículos no quantitativo estabelecido nas ordens de serviço do DFTRANS; (ii) realizar aportes financeiros para a plena operação dos serviços delegados, caso necessário para os fins do TAC; (iii) apresentar cronograma de reintegração dos veículos que atualmente não estão em operação, de forma que a frota estivesse em operação até 31 de julho de 2012; (iv) observar, conforme orientação do Ministério Público do Trabalho, as obrigações diretas e indiretas decorrentes das relações trabalhistas; (v) manter a regularidade dos pagamentos de todas as obrigações trabalhistas decorrentes de negociação coletiva; (vi) solucionar o litígio societário que se encontra em trâmite no Juízo falimentar; dentre outras obrigações.

Em ato contínuo, foi instalada Comissão de Fiscalização Operacional, no âmbito do DFTRANS, com o objetivo de fiscalizar as obrigações imposta ao Grupo Amaral no referido TAC.

Após inúmeras reuniões e diversos atos fiscalizatórios, a referida Comissão concluiu que as empresas do Grupo Amaral



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



não haviam cumprido o TAC, nem minimamente, permanecendo prestando serviço de transporte de forma irregular e bastante precária, estando, portando, sujeitas à aplicação das sanções disciplinares.

O Grupo Amaral foi intimado a se manifestar acerca de tais conclusões da Comissão.

Ante tal situação, o processo administrativo seguiu o seu curso com a sugestão, pela assessoria jurídica do DFTRANS, de assunção dos serviços delegados às empresas do Grupo Amaral, o que foi acolhido pelo Diretor do DFTRANS.

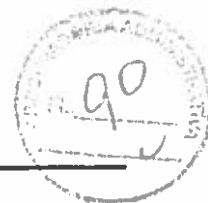
Com o despacho do Direito do DFTRANS, os autos foram remetidos ao Secretário de Transportes do Distrito Federal para manifestação.

Ao receber os autos, o Secretário de Transportes encaminhou os autos para esta Procuradoria do Distrito Federal para emissão de parecer.

Na Procuradoria-Geral do Distrito Federal, os autos foram distribuído ao Ilustre Procurador Romildo Olgo Peixoto Júnior, quem proferiu parecer cuja parte conclusiva restou assim consignada: *"por tudo quanto exposto, conclui-se que as minutas do Decreto e da Portaria Conjunta de fls., submetidas à apreciação, encontram-se, sob o aspecto estritamente formal, ajustadas às prescrições legais, desde que procedidos aos ajustes e às correções anteriormente apontados"*.

Aprovado o parecer, o DFTRANS procedeu aos ajustes indicados pelo Nobre Parecerista e fez publicar, em 22 de fevereiro de 2013, no Diário Oficial do Distrito Federal o Decreto nº 34.163 e a Portaria Conjunta nº 03, dando início à assunção nas empresas do Grupo.

Pois bem. Estes são os resumos dos fatos que desencadearam na assunção dos serviços levada a cabo pelas entidades rés, os quais podem ser comprovados por meio das provas em anexo.



O que se quer demonstrar com essas breves linhas é que não há uma mácula sequer do processo que teve como ato final a assunção dos serviços, uma vez que o devido processo legal foi rigorosamente seguido, tendo, o Grupo Amaral, oportunidade de se manifestar quanto ao ponto, tantos nos autos do processo administrativo em tela, quanto nos autos do Inquérito Civil Público de onde originou o TAC n.º 667/2012.

Feitas tais considerações, passemos ao exame do instituto de direito administrativo aplicável à espécie:

3.2 Da desapropriação indireta *versus* requisição administrativa

É bastante sedutora a tese desenvolvida na peça de ingresso para tentar sangrar os cofres públicos mesmo sem possuir o menor embasamento jurídico. Todavia, tal construção teórica não resiste quando confrontada com a realidade dos fatos e, sobretudo, com o exame da exata noção dos institutos da desapropriação e da requisição administrativa.

Pois bem. Desapropriação Administrativa é uma forma de intervenção do Estado na propriedade privada por meio da qual o ente público, pautado na supremacia do interesse público sobre o particular, torna-se proprietário, de forma originária e definitiva, de bem móvel ou imóvel, mediante o pagamento de justa indenização.

Nesse sentido, José dos Santos Carvalho Filho, para quem:

"Desapropriação é o procedimento de direito público pelo qual o Poder Público transfere para si a propriedade de terceiro, por razões de utilidade pública ou de interesse social, normalmente mediante o pagamento de



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



*indenização*¹

Do conceito ora trazido à colação, percebe-se que a desapropriação possui diversas características, mas as mais relevantes para o caso dos autos são: (i) é uma espécie de aquisição originária da propriedade por parte do Estado; e (ii) possui caráter definitivo.

Dito isso, passemos à análise do instituto da requisição administrativa para, ao final, fazermos o cotejamento dos dois institutos com a relação jurídica de direito material deduzida em juízo e, assim, identificarmos qual a modalidade de intervenção do Estado na propriedade que de se enquadra ao caso em apreço, bem assim quais seriam as suas consequências jurídicas.

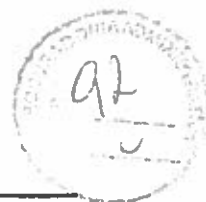
Ainda valendo-se das lições do Prof. José dos Santos Carvalho Filho², *"requisição é a modalidade de intervenção estatal através da qual o Estado utiliza bens móveis, imóveis e serviços particulares em situação de perigo público iminente"*. Complementamos tal conceito, afirmando apenas que essa utilização dar-se-á sempre de forma transitória, ou seja, haverá o uso pelo Estado de bem móvel e/ou imóvel de terceiro, mas nunca, em decorrência desse uso, acarretará a perda da propriedade em favor do Estado.

Celso Antônio Bandeira de Mello, por sua vez, sentencia:

"Requisição é o ato pelo qual o Estado, em proveito de um interesse público, constitui alguém, de modo unilateral e auto-executório, na obrigação de prestar-lhe um serviço ou ceder-lhe transitoriamente o uso de uma coisa in natura, obrigando-se a indenizar os prejuízos que tal medida efetivamente

¹ CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*, 21ª edição, revista, ampliada e atualizada, Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009, página 774.

² Idem, página 747.



acarretar ao obrigado".³ (destaques originais).

Desses conceitos apresentados, extrai-se as seguintes características da requisição administrativa relevantes para o caso dos autos: (i) uso do bem pelo Estado; (ii) transitoriedade da medida; e (iii) pagamento de indenização somente se houver prejuízo comprovado. Deste pensamento não destoa José dos Santos Carvalho Filho, que assim sintetiza as características deste instituto:

- "1) é direito pessoal da Administração;*
- 2) seu pressuposto é o perigo público iminente;*
- 3) incide sobre bens imóveis, móveis e serviços;*
- 4) caracteriza-se pela transitoriedade;*
- 5) a indenização, se houver, é ulterior."*⁴

Pois bem. Fixadas tais premissas, voltemos ao caso dos autos:

Considerando que, com a assunção levada a cabo pelas rés, o efeito prático foi o apossamento dos bens das três primeiras autoras que se encontravam afetados à prestação do serviço de transporte coletivo, deve-se investigar se o referido apossamento dar-se-á com ares de definitividade ou de transitoriedade. Isto é, o que vai determinar qual o instituto afeto à intervenção do Estado na propriedade possui subsunção com o presente caso concreto e qual deve ser a sua consequência jurídica será a definitividade ou não da medida.

Vejamos o que pensa a respeito o Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello:

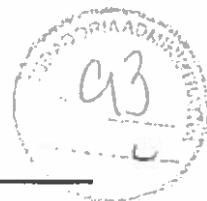
"Requisição e desapropriação diferem em que:

³ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 17ª edição, revista e atualizada, São Paulo: Malheiros Editores, 2004, página 797.

⁴ Idem, página 750.



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



- 1) *A requisição se refere a bens e serviços. A desapropriação apenas a bens.*
- 2) *A requisição preordena-se tão somente ao uso da propriedade, ao passo que a desapropriação é volvida à aquisição dela.*
- 3) *A requisição decorre de necessidades transitórias. A desapropriação é suscitada por necessidades permanentes da coletividade.*
- 4) *A requisição é auto-executória. A desapropriação, para se efetivar, depende de acordo ou, na falta deste, de procedimento judicial.*
- 5) *A requisição supõe, em geral, necessidade pública premente. A desapropriação supõe necessidade corrente, usual.*
- 6) *A requisição pode ser indenizada a posteriori e nem sempre é obrigatória. A desapropriação é sempre indenizável e exige indenização prévia (salvo na hipótese dos arts. 182, §4º, III e 184).⁵*

Valendo-se de tais lições, tem-se a clara certeza de que os fatos narrados na inicial e aqui explicitados dão conta de que estamos diante do instituto da requisição administrativa e não da desapropriação administrativa, muito menos a indireta.

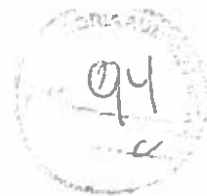
Afirma-se isso sem a menor sombra de dúvidas e com base nos seguintes argumentos:

A assunção da prestação dos serviços pelas rés acarretou, sem dúvidas, a necessária utilização dos bens/serviços afetados à sua prestação (ônibus, garagens, mão de obra etc). Isso é fato! Todavia, o

⁵ Idem, página 798



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA
PROCAD



uso não é e não será de forma definitiva, mas sim temporária.

Com efeito, a utilização dos bens e serviços indicados dar-se-á somente até o momento em que toda a frota de ônibus do Distrito Federal for substituída, bem assim quando ingressarem no sistema as novas empresas, momento este que já tem data certa para acontecer: 30 de dezembro de 2013.

Com a entrada em vigor de todos os novos contratos de concessão do serviço de transporte coletivo, não será mais necessária a assunção do serviço levada a efeito pelas rés e, assim, todos os bens objeto de utilização serão restituídos ao Grupo Amaral.

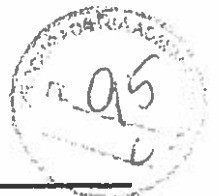
Em outro dizer, com a medida (assunção do serviço), as entidades públicas rés **não estão adquirindo a propriedade** dos bens existentes em nome do Grupo Amaral, estão apenas **utilizando temporariamente**.

Tal circunstância - temporariedade do uso - é elemento crucial para o deslinde da controvérsia ora posta em juízo. Sendo temporário o uso dos bens e serviços que, segundo a petição inicial, seriam definitivos, não há falar-se em desapropriação, mas sim, sem sombra de dúvidas, em requisição administrativa.

Assim, estabelecida a premissa segundo a qual estamos diante do instituto da requisição administrativa e não da desapropriação, resta agora avaliar eventual direito a indenização.

Como bem destacado pelos doutrinadores aqui citados, na requisição administrativa, o particular **somente** terá **direito à indenização** se restar provado que efetivamente sofreu prejuízo em decorrência da atuação direta do Estado.

No caso dos autos, não há uma única prova sequer no sentido de que as empresas autoras sofreram qualquer espécie de prejuízo, seja de índole moral, seja de ordem material, até mesmo porque ele não



ocorreu.

Nessa perspectiva, inexistindo prejuízo, não há falar-se em indenização devida às empresas autoras.

Em conclusão, outra não deve ser a conduta deste Eminentíssimo Juízo, senão julgar totalmente improcedentes os pedidos constantes da exordial.

4. DA CONCLUSÃO

Ante todo o exposto, o Distrito Federal e o Distrito Federal, com os doutos acréscimos de Vossa Excelência, requerem e esperam que o presente processo seja extinto sem resolução de mérito, nos termos do art. 267, VI, do CPC, em relação às três últimas autoras, já que não possuem legitimidade para figurar no polo ativo da demanda.

Além disso, pugna-se pela total improcedência dos pedidos, uma vez que, restando caracterizada a requisição administrativa, a indenização somente seria devida na hipótese de efetivo prejuízo, o que não ocorreu no caso dos autos.

Requer provar o alegado por meio das provas documentais a esta anexadas.

Nesses termos, pede e espera deferimento.

Brasília/DF, 22 de novembro de 2013.


EDVALDO COSTA BARRETO JÚNIOR

Procurador do Distrito Federal

OAB/DF - 29.190