



ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

DE ORDEM SA. PRESIDENTE CLDF, ENCAMINHAR -
MOS À PG/CLDF PARA PAVELER.


25/9/13

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal- ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de sua Presidente infra-assinada, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, solicitar que sejam investigados e apurados os fatos descritos nas anexas representações através de abertura de Comissão Parlamentar de Inquérito, nos termos do artigo 72 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, instituído pela Resolução nº 167, de 2000.

Ressalto-lhe, outrossim, que cópias dos documentos apresentados a essa Casa Legislativa serão encaminhadas ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, ao Tribunal de Contas do Distrito Federal, à Polícia Federal Polícia Civil do Distrito Federal e à Secretária de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, para providências da alçada daqueles órgãos.

Brasília-DF, 24 de setembro de 2013


Luciane Mesquita Mota
Presidente

PROCURADORIA-GERAL/CLDF.	
Recebido em:	26/09/2013
Hora:	9:16
Assinatura:	
Matrícula:	11736-39



ILUSTRÍSSIMOS(AS) SENHORES(AS) PRESIDENTE DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL, PRESIDENTE DA COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO, GOVERNANÇA, TRANSPARÊNCIA E CONTROLE DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL, PROCURADOR(A)-GERAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL, PROMOTOR DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS E SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPARÊNCIA E CONTROLE DO DISTRITO FEDERAL

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal- ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de sua Presidente infra-assinada, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas, através da comparação e análise de dados retirados do sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, gerido e controlado pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, juntamente com dados extraídos de relatórios de auditoria fiscal, na gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e, conseqüentemente, de sérios indícios de prática de ilícitos que podem ter repercussões administrativas e judiciais para os responsáveis pelos atos, direta ou indiretamente, causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento desse sistema como um todo.

I – DOS FATOS

Através da exposição de uma série de fatos e dados, pretende-se demonstrar que, de forma premeditada e irresponsável, a Diretoria Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans utilizou-se de diversos artifícios para subverter e deturpar o funcionamento da estrutura de controle do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, direcionando-a para atendimento a interesses pessoais e privados, dando causa a um enorme montante de danos ao Erário, ao próprio Sistema de Transporte do Distrito Federal e, conseqüentemente, a toda a sociedade.

No intuito de facilitar o entendimento da questão, a presente peça está estruturada em um formato de tópicos que tratam dos vários pontos que compõem o problema em tela.

I.1 – DOS CONCEITOS

De acordo com a Lei nº 4.011/2007 que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, tem-se a seguinte definição do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF:

(...)

Art. 2º O transporte público coletivo constitui-se dos serviços de transporte de pessoas no âmbito do Distrito Federal, por meio de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa individual fixada previamente pelo Poder Executivo, sujeitos à regulação, delegação, fiscalização e controle do poder concedente.

(...)

Assim, os serviços que compõem esse sistema podem ser classificados em dois tipos, conforme definição da própria Lei nº 4.011/2007:

(...)

Art. 5º Os serviços de transporte público coletivo de que trata esta Lei classificam-se em básico e complementar.

§ 1º O Serviço Básico compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano.

§ 2º O Serviço Complementar compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários.

(...)

Em resumo pode-se dizer que o Serviço Básico compreende as linhas operadas pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ/DF e as linhas do modo rodoviário, de caráter estritamente urbano, operadas por permissionários do STPC/DF, com ônibus e microônibus. Além disso, esses permissionários receberam do Estado uma delegação para operação por frota, ou seja, com a determinação de um quantitativo específico de veículos a serem utilizados nessas linhas. No entanto, devido a um processo licitatório recente, esse serviço passa por um momento de transição, pois os novos operadores receberam do Estado uma delegação para operação por área, ou seja, com a determinação de um espaço territorial delimitado para operação. Outra característica intrínseca ao Serviço Básico é a possibilidade de integração tarifária entre os modos que o compõem.

Já o Serviço Complementar compreende as linhas do modo rodoviário, para atendimento a segmentos específicos de usuários, operadas por permissionários do STPC/DF, com ônibus, microônibus e vans. Atualmente os serviços caracterizados como complementares são: o Transporte Rural, o Transporte de Vizinhança e o Transporte Executivo. Para esses três serviços a delegação recebida do Estado é para operação por linha, ou seja, existe uma especificação de linhas a serem operadas por cada um. No Transporte Rural foram delegadas linhas a permissionários autônomos que, diferentemente do conceito de autônomo, na prática operam como pequenas empresas. A maioria dos permissionários do Transporte Rural está organizada em uma cooperativa – Cooperativa de Transportes – Cootransp, nome fantasia Grande Brasília – que, inclusive, é permissionária do Serviço Básico, situação que gera uma grande confusão para o controle operacional. No Transporte de Vizinhança foram delegadas linhas a duas empresas de grande porte – Condor Transportes Urbanos Ltda. – Condor e Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. – Lotaxi – para operação de forma complementar ao Serviço Básico, na região do Plano Piloto e adjacências. No entanto, o conceito do serviço foi deturpado e a sua operação ocorre em concorrência com o Serviço Básico. Para operação do Transporte Executivo foram delegadas linhas à Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB. Por fim, outra característica específica do Serviço Complementar é a de impossibilidade de integração tarifária com outros serviços ou modos.

A gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF cabe, atualmente, ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e, em decorrência disso, também a do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, definido pela Lei nº 4.011/2007 da seguinte forma:

(...)

Art. 43. Fica instituído o Sistema de Bilhetagem Automática — SBA no STPC/DF, como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta.

Art. 44. O SBA será constituído por equipamentos de validação de cartões inteligentes, sem contato, recarregáveis, com créditos de viagem, instalados nos veículos do STPC/DF e nas estações do METRÔ/DF, e por subsistemas de operação, de coleta e

transmissão de dados, de comercialização de cartões e créditos de viagem e de controle de receitas e créditos.

Art. 45. A contratação, o aluguel ou o arrendamento mercantil do SBA serão efetuadas pelos permissionários.

Parágrafo único. O contrato a ser celebrado entre os permissionários e a empresa fornecedora do SBA para o STPC/DF está sujeito à aprovação prévia da Secretaria de Estado de Transportes, em seus aspectos técnicos.

Art. 46. Compete à entidade gestora operar o SBA, facultada a delegação a terceiros.

§1º A operacionalização de que trata este artigo consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem.

§2º Os créditos de viagem adquiridos em qualquer ponto de comercialização serão válidos para todas as linhas do STPC/DF.

(...)

Na prática, em razão da falta de um sistema de controle operacional e das funcionalidades acopladas, o Sistema de Bilhetagem Automática – SBA passou a ser o instrumento não só de controle financeiro do STPC/DF, mas também de controle de sua operação.

I.2 – DO HISTÓRICO

Antes mesmo de ser instituído, o Sistema de Bilhetagem Automática – SBA já era operacionalizado pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros e das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Distrito Federal – SETRANSP/DF, ainda que de forma restrita à comercialização de créditos.

Posteriormente, foi criada a Fácil Brasília Transporte Integrado – FÁCIL, inicialmente de caráter empresarial, mas posteriormente convertida em associação sem fins lucrativos, dirigida pelos integrantes do SETRANSP/DF, de modo a caber na relação de convênio a ser firmado com o Distrito Federal, representado, nesse caso, pelo DFTrans, para operacionalização do SBA.

Firmada tal relação, institucionalizaram-se as práticas de auto-gestão, autocontrole e auto-fiscalização dos operadores do STPC/DF. Ou seja, o Estado, na prática, deixou de responder por suas atribuições ante o sistema, transferindo-as para os próprios delegatários ou abdicando de exercê-las.

Como consequência disso, inúmeros problemas na gestão e operação do STPC/DF surgiram e tornaram-se habituais: distribuição e comercialização indevida de créditos, suspensão injustificada de benefícios, operação irregular (“pirataria interna”), autorizações ilegais para operação, superfaturamento de custos, dados cadastrais corrompidos e/ou deturpados, dentre outros.

Essa situação prolongou-se desde meados de 2006 até junho de 2011, quando venceu o prazo estipulado pelo Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, para assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans.

Como é possível verificar em representação encaminhada por esta ASSEFIT ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal (documento anexo), em 07/06/2013, no início desse processo de assunção, foi montada uma comissão para gerir o Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, formada, em sua maioria, por servidores de carreira. O principal objetivo dessa comissão seria de coordenar a transição do modelo de gestão anterior do SBA para um novo modelo, diretamente capitaneado pelo DFTrans. Entretanto, após alguns meses, essa comissão de ocupação/gestão provisória foi tornada permanente, os servidores de carreira foram substituídos por servidores sem vínculo perene com o GDF, iniciou-se um processo de terceirização de todos os postos de trabalho, inclusive os de gerenciamento, foram editadas normas de funcionamento independente para o SBA e não foram integradas as ferramentas informatizadas de gestão e controle do SBA e do DFTrans. Ou seja, o objetivo primordial foi deixado de lado.

A própria Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, após processo de auditoria no SBA, durante o período de gestão da Comissão Executiva de Ocupação Provisória, identificou diversos problemas no funcionamento do sistema, elaborando relatório detalhado com determinações e recomendações a serem cumpridas e adotadas pelo DFTrans, para adequação do processo de gestão. Porém, a grande maioria dessas solicitações foi desconsiderada e, com isso, os problemas detectados continuaram existindo. Mais que isso, outros problemas surgiram.

Ao final, foi instituída uma estrutura de coordenação e gerenciamento independente para o Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, desvinculada da estrutura técnico-administrativa da Autarquia (DFTrans), respondendo única e exclusivamente à Diretoria Geral do órgão.

Assim, garantido o funcionamento do SBA de forma independente, esquivado da estrutura de controle e fiscalização da própria Autarquia e do Estado, sob coordenação exclusiva da Diretoria Geral do DFTrans, gerenciado por servidores sem vínculo permanente com o Estado, tornou-se viável a institucionalização de práticas de trabalho, no mínimo, pouco ortodoxas, comuns ao momento de gestão anterior, por parte da Fácil Brasília Transporte Integrado – FÁCIL, caracterizadas, especialmente, pelo objetivo primordial de atendimento a interesses privados e pessoais. Nesse caso, atendimento aos interesses do Diretor Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – Marco Antônio T. Campanella e do diretório regional do Partido Pátria Livre, do qual é presidente local.

Não por outro motivo, quando a Auditoria Fiscal de Transportes que respondia pela Diretoria Operacional do DFTrans, unidade com função primordial de fiscalizar, controlar e auditar o STPC/DF, através da ação dos auditores fiscais de atividades urbanas – área de especialização transportes lotados no órgão, passou a investigar mais a fundo os desvios identificados na operação desse sistema, comparando os dados coletados e compilados pelo SBA com as informações advindas do campo (acompanhamento *in loco*), teve suas atividades forçadamente paralisadas ou restringidas, através da edição de normativas de diversas espécies, culminando na exoneração de todos os auditores que ocupavam cargos de confiança na Autarquia. Tal situação também foi objeto de representação encaminhada por esta ASSEFIT ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal (documento anexo), em 07/06/2013, e ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT (documento anexo), em maio de 2013.

Apesar das restrições impostas ao desempenho das suas atividades, a Auditoria Fiscal de Transportes conseguiu coletar informações o suficiente para expor os demais males impostos ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e, principalmente, à sociedade, por parte da Diretoria Geral do DFTrans, em função de ações e omissões que acabam por demonstrar o caráter de improbidade nelas incrustado.

Assim, segue um demonstrativo pontual dos diversos problemas detectados.

I.3 – DO CADASTRO DE OPERADORES

Denominam-se operadores as pessoas, físicas ou jurídicas, que receberam uma delegação do Estado para prestação de serviço de transporte público.

Teoricamente, essas pessoas devem ter sido declaradas vencedoras em um processo licitatório, coordenado pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal. Findado esse processo de licitação e cumpridas as obrigações pré-determinadas, essas pessoas são convocadas a assinar um contrato com o Estado, no qual estão definidos os direitos e deveres das partes, relacionados à prestação de serviço de transporte público. Após a assinatura desse contrato, os delegatários assumem a posição de operadores. Obviamente, essa condição se mantém enquanto o referido contrato estiver vigorando.

Todos os operadores devem ser cadastrados junto ao órgão gestor do STPC/DF, atualmente o DFTrans.

Entretanto, apesar da obviedade das afirmações anteriores, diversos são os casos de operadores com cadastro vigente, mas que não atendem às condições determinadas para tanto, por exemplo:

✓ Há operadores do Serviço Básico que jamais passaram por um processo licitatório (p. ex.: Viação Planalto – Viplan, Viação Planeta – Planeta, Condor Transportes Urbanos – Condor, Lotaxi Transportes Urbanos, Viação Satélite – Satélite, etc.) e outros cujo prazo de vigência da permissão já resta vencido (p. ex.: Viação Valmir Amaral – Viva Brasília, Expresso Riacho Grande – Riacho Grande, Viação Rápido Brasília – Rápido Brasília, etc.). De fato, a solução para esse problema já está em andamento, pois um processo licitatório para o Serviço Básico do STPC/DF já foi concluído e os novos operadores estão ingressando paulatinamente no sistema.

✓ O Serviço Complementar de Transporte de Vizinhança é operado pelas empresas Condor Transportes Urbanos – Condor e Lotaxi Transportes Urbanos. No entanto, as permissões das duas empresas encontram-se vencidas. Mesmo assim, continuam cadastradas como operadoras junto ao DFTrans, além de operarem de forma concorrente e predatória sobre o Serviço Básico do STPC/DF, com o aval da Direção Geral do órgão, apesar de ser terminantemente proibida tal situação.

✓ Há operadores do Serviço Complementar de Transporte Rural que sequer quitaram suas obrigações pré-contratuais de pagamento de outorga, determinada no processo licitatório, para serem declarados vencedores, mas que seguem operando normalmente. Há também operadores desse serviço que estão com suas permissões vencidas, mas que se mantêm cadastrados junto ao DFTrans.

✓ Existem operadores do Serviço Básico, inseridos no sistema através de contratação emergencial, cujo prazo de vigência encerrou-se, mas que continuaram ou continuam operando. Apesar do cadastro desses operadores ter sido encerrado junto ao sistema informatizado do DFTrans, seus registros foram mantidos ativos junto ao SBA, permitindo a realização da operação sem grandes dificuldades.

Determinante para a manutenção de situações como as exemplificadas é a participação da Direção Geral do DFTrans que, dessa forma, dá causa a danos de grande monta ao Erário. Para que se possa entender melhor a questão, detalhemos a situação exposta no último exemplo.

Com o objetivo de suprir as lacunas deixadas pela saída da Coopatram do Serviço Básico do STPC/DF, em função da sua evidente falta de condições

operacionais, foi desencadeado um processo de contratação emergencial de 80 (oitenta) ônibus. Para tal contratação foi realizada uma licitação referente a 8 (oito) lotes de 10 (dez) ônibus cada. O prazo de vigência dos referidos contratos seria de 180 (cento e oitenta) dias.

Sagraram-se vencedoras nesse processo de licitação as empresas Rotha Transporte de Passageiros e Locação de Veículos (2 lotes), Moura Transportes (1 lote), Vera Cruz (2 lotes) e a Cooperativa de Transportes Ltda. – Cootransp (3 lotes).

Por conta de problemas legais, em meados de julho de 2012, foram assinados contratos emergenciais somente com a Cooperativa de Transportes Ltda. – Cootransp (nome fantasia Grande Brasília) e a Rotha Transporte de Passageiros e Locação de Veículos, sendo a primeira com um lote e a segunda com três lotes.

Obviamente, como a intenção da contratação emergencial era de suprir a falta da operadora Coopatram, nada mais lógico que a alocação dos veículos desses operadores nas linhas anteriormente operadas pela Coopatram. De fato, a frota das duas operadoras foi alocada em linhas que, em sua grande maioria, atendiam as regiões do Vale do Amanhecer e de Arapoangas, bairros da Região Administrativa de Planaltina. Entretanto, na prática, a operação se dava em linhas de maior rentabilidade, cuja designação para prestação de serviço era das operadoras Expresso São José, Viação Valmir Amaral ou Viação Rápido Brasília. Ou seja, ação predatória autorizada (pirataria interna).

Tal deturpação somente é possível porque a Direção Geral do DFTrans permite que as informações inseridas nos equipamentos de arrecadação tarifária (validadores) acoplados aos veículos e, conseqüentemente, no Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, sejam diferentes daquelas apresentadas aos usuários do STPC/DF. Ou seja, o operador que deveria prestar serviço na linha 616.2 – Arapoangas-Estância/Eixo Norte-Sul insere essa informação no validador do veículo, mas expõe no painel de itinerário a linha 0.600 – Planaltina/Eixo Norte-Sul. Essa situação pode dar causa, por exemplo, à suspensão de benefício de gratuidade para estudante, além de evidentes danos ao Erário.

Apesar de encerrada a vigência do contrato emergencial em janeiro de 2013, a Rotha continuou a operar no sistema por alguns meses, em razão da manutenção de registro da operadora junto ao SBA. O mesmo aconteceu com a Cootransp – Grande Brasília que continua operando até hoje.

Dos demais vencedores dos 4 (quatro) lotes remanescentes do processo de licitação em tela, somente a Moura Transportes foi contratada, também por um período de 180 (cento e oitenta) dias. Porém, apesar do vencimento de seu contrato em julho de 2013, continua operando com autorização da Direção Geral do DFTrans.

Os problemas relacionados a situações como essas foram objetos de representações encaminhadas por esta ASSEFIT ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal e ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT (documentos anexos).

Causa ainda mais estranheza a ação da Diretoria Geral da Autarquia de, valendo-se de uma delegação da Secretaria de Estado de Transportes (Portaria nº 12/2013, DODF nº 32, de 13/02/2013), para promover contratações emergenciais que sejam estritamente necessárias à manutenção da prestação do serviço de transporte público, vigente somente até a data de início da operação dos serviços pelos novos concessionários, contratar, novamente, a Cootransp – Grande Brasília (DODF nº 171, de 19/08/2013), de forma direta e com dispensa de licitação (DODF nº 153, de 26/07/2013), para operar no Serviço Básico do STPC/DF.

PORTARIA Nº 12, DE 08 DE FEVEREIRO DE 2013.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o parágrafo único do artigo 9º da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 13 de setembro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º Delegar competência ao Diretor Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal para promover contratações emergenciais, estritamente em casos e situações caracterizados e comprovados, necessárias à manutenção da regular prestação dos serviços públicos que compõem o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, observando-se fielmente a legislação de regência.

Art. 2º A delegação de competência tratada nesta Portaria terá vigência até a data de início da operação dos serviços pelos novos concessionários que serão contratados em decorrência da licitação em curso no processo administrativo nº 090.000.455/2010, Concorrência nº 01/2011.

Art. 3º A presente delegação de competência é extensiva ao respectivo substituto legal quando no exercício da função de Diretor Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JOSÉ WALTER VAZQUEZ FILHO

TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL

CONTRATO Nº 19/2013.

Outorga em Caráter Emergencial. Processo 0098- 001.020/2013. Partes: TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS x COOPERATIVA DE TRANSPORTE LTDA – COOTRANSP; Contrato terá vigência de 180 (cento e oitenta) dias; Data da Assinatura: 15/07/2013; Signatários: Pelo Transporte Urbano do Distrito Federal, na qualidade de Diretor Geral MARCO ANTONIO CAMPANELLA e pela Contratada, MARCOS JOSÉ ALVES PINTO na qualidade de Presidente.

Processo: 0098.001.020/2013. Interessado: DFTRANS Assunto: Contratação por delegação, em caráter emergencial, de permissão precária para operação de frota de ônibus. Ratifico, nos termos do artigo 26, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para assegurar a eficácia da contratação direta por Dispensa de Licitação que trata o presente processo, com fundamento no artigo 24, inciso IV - IV - nos casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares, e somente para os bens necessários ao atendimento da situação emergencial ou calamitosa e para as parcelas de obras e serviços que possam ser concluídas no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, contados da ocorrência da emergência ou calamidade, vedada a prorrogação dos respectivos contratos; da referida lei, conforme justificativa constante nos autos em epigrafe, fl. 36 (verso) e 53 (verso), Marco Antonio Campanella, Diretor Geral.

Considerando que os novos contratos de concessão, decorrentes da Concorrência nº 01/2011, já haviam sido assinados, considerando que parte da frota de alguns operadores já integrava o sistema e considerando a possibilidade de remanejamento da frota substituída para outras localidades ainda não contempladas com o ingresso desses novos concessionários, não foi possível enxergar a viabilidade, a legalidade e a oportunidade para realização dessa contratação emergencial.

I.4 – DO CADASTRO DE LINHAS

Quando a delegação para prestação do serviço de transporte público não é realizada por linha e não há a definição de uma área exclusiva para atuação do operador, a definição de quais linhas serão operadas por cada delegatário é realizada pelo órgão gestor. Essa definição deve atender a critérios técnicos que impliquem em equilíbrio para o sistema.

Enquanto o controle do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA esteve nas mãos dos próprios operadores, essa definição atendeu a interesses do grupo de delegatários que comandavam o sistema. Ou seja, apesar de haver uma definição de linhas a serem operadas por um determinado delegatário, junto ao DFTrans, o registro

que prevalecia era o residente no SBA. Assim, se um determinado delegatário tivesse registro no SBA para operação em uma linha que, de acordo com os registros da Autarquia, tivesse autorização somente para operação por parte de outro delegatário, o primeiro não encontraria problemas para operar, de forma irregular e predatória, sobre o segundo.

Tal situação que, no fim das contas, acarreta danos ao equilíbrio do sistema e, com isso, ao Erário, ainda pode ser encontrada hoje, em função de omissão da Direção Geral do DFTrans ante a resolução do problema.

I.5 – DO CADASTRO DE PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

De acordo com a lei, a gratuidade concedida aos portadores de necessidades especiais, no uso do serviço de transporte público coletivo, deve ser custeada pelo Estado.

Obviamente, para isso faz-se necessário cadastrar os beneficiários dessa gratuidade. Tal empreitada é realizada pela Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do Distrito Federal – SEJUS.

Evidentemente, deveria o DFTrans replicar tais informações cadastrais junto ao SBA, para garantir o exercício desse direito por parte de seus beneficiários. No entanto, conforme denunciado em representações encaminhadas por esta ASSEFIT ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal e ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT (documentos anexos), um prejuízo enorme foi infligido aos cofres públicos (cerca de 15 milhões de reais somente em 2012), em função de extensas divergências entre as informações existentes no cadastro da SEJUS e no cadastro do SBA.

I.6 – DAS FRAUDES NA ARRECADAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE CRÉDITOS

Em representações encaminhadas por esta ASSEFIT ao Ministério Público junto ao Tribunal de Contas do Distrito Federal e ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT (documentos anexos) foram expostos diversos exemplos de arrecadações, no mínimo, suspeitas de créditos tarifários.

Centenas de créditos tarifários debitados em equipamentos de arrecadação eletrônica (validadores) acoplados a ônibus, de forma sequencial, em períodos extremamente curtos (em alguns casos de segundos) e, até mesmo,

simultaneamente, em equipamentos diferentes, supostamente acoplados ao mesmo veículo, em operação em linhas distintas, formam a tônica dessas denúncias.

A facilidade com que pode ser realizada a inserção de créditos no sistema, sem controle algum, dando margem a fraudes e prejuízos de grande montante, demonstram a fragilidade do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, estimulada pela omissão da Diretoria Geral do DFTrans em corrigir os diversos problemas a ela informados há muito tempo.

Obviamente, se créditos são inseridos no sistema de forma fraudulenta, o repasse dos recursos aos operadores referentes ao pagamento desses créditos, por parte do DFTrans, também são indevidos.

Outra suspeita que permeia as denúncias em tela reside no repasse de recursos destinados a um determinado fim para cobrir déficits em outras áreas, gerando confusão entre a origem desses recursos, misturando recurso público com privado. De forma simples, seria, por exemplo, a retirada de recursos destinados ao custeio das gratuidades dos portadores de necessidades especiais para cobrir rombo na faixa contábil de recursos advindos da aquisição de vales-transporte. Ou seja, caso o valor a ser restituído aos operadores em razão da arrecadação de créditos oriundos da utilização de vales-transporte, ainda que ela ocorresse de forma suspeita, ultrapassasse o existente no seu caixa específico, fosse utilizado o recurso destinado ao custeio da gratuidade para compensação.

I.7 – DO APARELHAMENTO PARTIDÁRIO DO DFTRANS

Diversas matérias e notícias veiculadas na imprensa dão conta de uma estratégia utilizada pela Direção Geral do DFTrans para fortalecer os quadros do Partido Pátria Livre – PPL, cujo presidente regional é o próprio Diretor-Geral da Autarquia, mediante um processo de terceirização de diversos postos de trabalho, em especial na estrutura de funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, vinculando a contratação desses servidores à filiação partidária. Vejamos:

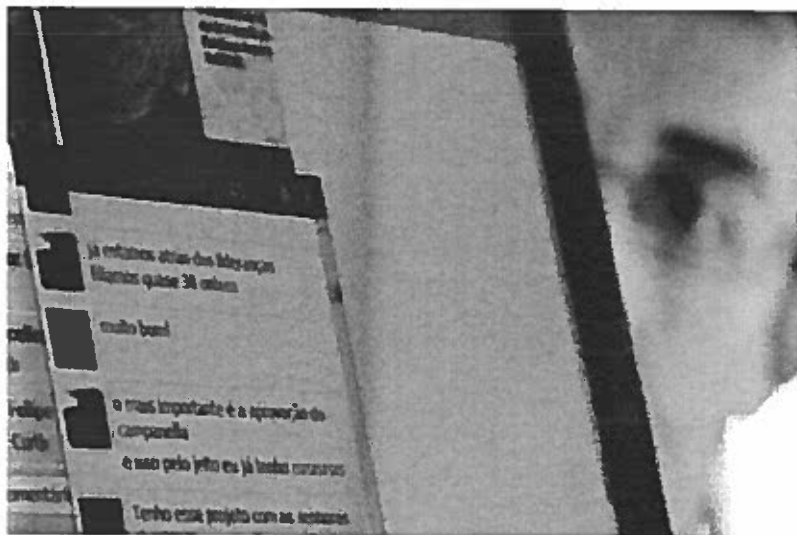
Publicação: Sábado, 24/08/2013 às 11:19:00 Atualização: 24/08/2013 às 10:51:02

Ligações suspeitas com partido de diretor

*Isa Stacciarini
isa.coelho@jornaldebrasil.com.br*

A gestão do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), comandada por Marco Antônio Campanella, virou alvo de investigação da Procuradoria Regional Eleitoral. A mais nova

denúncia é de que 93 funcionários, entre servidores comissionados e terceirizados que prestam serviço ao órgão, são filiados ao partido político Partido Pátria Livre (PPL). Coincidentemente ou não, o diretor-geral é presidente regional da legenda.



O JBr teve acesso a documentos que embasam a denúncia. Dos 62 comissionados, 17 deles, o que inclui o próprio diretor-geral e o chefe de gabinete, Daniel Corrêa, têm cadastro ou pedido de filiação ao PPL. O número representa 27,4% apenas dos que têm cargos comissionados e possuem alguma ligação com o partido. Há quem seja filiado há aproximadamente cinco anos, mas outros entraram com pedido entre dezembro do ano passado e maio deste ano.

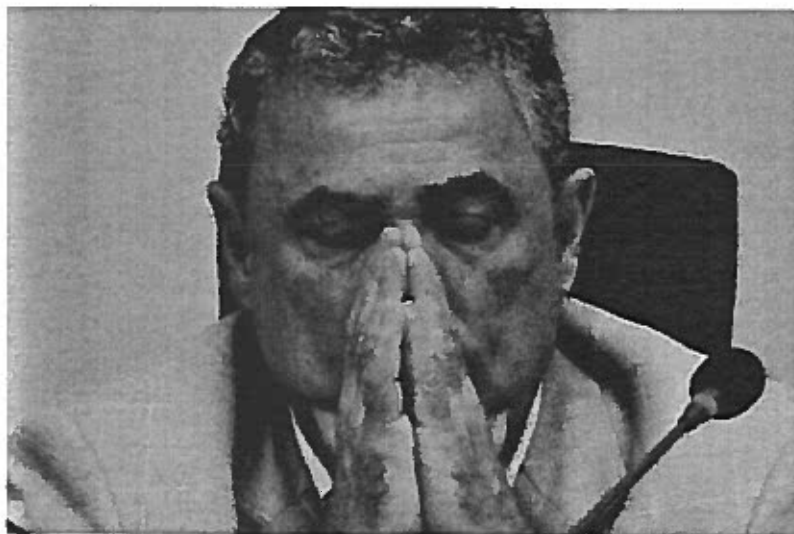
Já os terceirizados têm contrato com a empresa Paulista Serviços e Transporte. Ao todo, 301 empregados prestam serviços à autarquia e ao Sistema de Bilhetagem Automática (SBA). Uma verificação no site do PPL aponta para 72 trabalhadores do DFTrans filiados ao partido de Campanella. A maioria tem cargo de operador de bilhetagem, mas há técnicos em suporte de rede, encarregado geral, motorista executivo, digitador, operador de telemarketing e secretária executiva.

Todos teriam relação com o PPL que já vem de anos. Alguns entraram com pedido de filiação que está arquivado e datado. A maioria, porém, ingressaria no DFTrans ainda sem vínculo partidário. Mas pouco tempo depois, já apresentam uma solicitação para apoiar a legenda. O processo acontece em até 90 dias.

Exemplos

Foi o que aconteceu com um operador de bilhetagem, admitido em 2 de maio deste ano. Após 48 dias, em 18 de junho, ele entrou com pedido de filiação. Há processos ainda mais rápidos. Um outro operador de bilhetagem contratado em 17 de julho teve a filiação reconhecida 14 dias depois. O mesmo aconteceu com um técnico de processamento de dados. Ele foi admitido em 1º de fevereiro, e no dia 20 já teve o pedido de filiação protocolado. Caso parecido com uma técnica em suporte de rede, contratada em 17 de abril. Em menos de um mês, em 10 de maio, ela deu entrada com pedido de filiação.

Contratação depois de registro na legenda



Há funcionários que são admitidos depois do pedido de filiação. Este é o caso de uma operadora de bilhetagem cuja solicitação de vínculo com o PPL é datado em 20 de abril de 2013. Somente após o pedido é que ela consegue a admissão, em 6 de maio, 17 dias depois. Um técnico em suporte de rede também passa pela mesma situação. Ele se filia em 15 de julho de 2012 e pouco mais de cinco meses é contratado, em 27 de dezembro.

Entretanto, existem casos de funcionários terceirizados que chegaram a ser demitidos por se recusarem a se filiar ao partido. É o caso de um ex-operador de bilhetagem, que prefere não ser identificado. Ele prestava serviços ao SBA desde janeiro do ano passado. Em dezembro de 2012, o ex-funcionário conta que houve a transição de pessoal para a empresa Paulista Serviços e Transporte.

“Quem era filiado ao partido PPL permaneceu com o emprego na Paulista. Os que não tinham vínculo recebiam proposta de filiação. Quem não concordava, como eu, que recebi o convite e não aceitei, era demitido. Isso aconteceu comigo e mais aproximadamente 50 pessoas”, denuncia.

“Atrás de lideranças”

O ex-operador de bilhetagem mostra uma conversa que teve com outra funcionária que ainda é operadora de bilhetagem. O bate-papo acontece por meio do Facebook. A colega de trabalho explica como o processo funciona: “Já estamos atrás das lideranças. Filiamos quase 30 ontem. O mais importante é a aprovação do Campanella. E isso, pelo jeito, eu já tenho”, escreveu, entre risos.

O funcionário que não aceitou a filiação foi demitido sem justa causa em dezembro. “Não quis me filiar, pois não queria ficar desembolsando todo mês 2% do meu salário com contribuição ao partido. Além disso, depois que a gente se vincula ao partido, nós temos que ficar tentando novas filiações de outras pessoas. Meio que se fica à mercê do PPL”, relata o homem, indignado.

Procurador investiga

O procurador regional eleitoral Elton Gherse afirma que já instaurou procedimento de investigação devido aos indícios de que servidores do DFTrans estariam fazendo uso do cargo para ingressar interessados ao PPL.



No início da semana, foi enviado um ofício ao DFTrans para que apresentasse a relação dos cargos comissionados. Ao PPL foi solicitada a relação dos últimos filiados. "O cruzamento de dados será feito, mas qualquer pessoa que analisa a situação percebe uma possível utilização de cargos comissionados como meio de instrumento de filiação partidária. Pode estar ocorrendo um aparelhamento do órgão público", ressalta.

Gherse aponta que a atitude pode ser ato de improbidade administrativa: quando se faz uso de cargos públicos para atender interesses pessoais. Por isso, o procurador já acionou o Ministério Público do DF e Territórios (MPDFT). Mas também há possibilidade de uma violação à lei eleitoral que consiste na utilização da função pública para beneficiar algum partido. "Neste caso seria um benefício direto ao partido, o que é uma conduta vedada ao agente público, sob pena de multa. Outras providências, dependendo da situação, gerariam uma exoneração do cargo", diz.

O MP informou que a Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social (Prodep) não vai se pronunciar por enquanto, pois ainda não há documento formalizado.

Sem justa causa

Outra ex-funcionária também foi demitida da autarquia comandada por Campanella (foto) sem justa causa. Ela entrou com pedido de filiação, mas desistiu e não pagou a primeira parcela de contribuição. "Eles falavam: Você não quer se filiar ao PPL? É um partido que está crescendo e tem oportunidades", relata. Ela afirma que para trabalhar no SBA os empregados precisam necessariamente ter vínculo com o PPL. "Me rendi ao convite com receio de ficar desempregada. O mais engraçado é que eu ainda recebia os boletos meses depois da demissão".

pontodevista

O professor do Departamento de Ciências Políticas da Universidade de Brasília (UnB), David Fleischer, destaca que a nomeação de servidores comissionados ligados a determinados partidos políticos se refere ao modus operandi de cada governo. Segundo o especialista, Brasília provavelmente é a campeã de todos os demais locais do Brasil em relação a nomeações políticas. O educador explica que no governo federal a presidente Dilma Rousseff pode, livremente, nomear até 25 mil cargos sem concurso público. No caso do GDF a possibilidade é de 18 mil nomeações em cargos comissionados. "A contratação por questões de filiação partidária se refere a admissão de um corpo profissional que não é competente tecnicamente. Não são técnicos para executar tal serviço. Portanto, vai ter uma equipe muito inferior à capacidade técnica. Foram contratados apenas dentro de conformes políticos. O GDF deveria tomar uma providência quanto a essas situações", afirma.

Em busca de respostas da empresa

O Jornal de Brasília procurou a empresa Paulista Serviços e Transporte no endereço disponível na internet, no Setor de Armazenagem e Abastecimento Norte (Saan). Mas ao chegar na quadra e no lote informados, a empresa não foi localizada pela equipe. As tentativas de contato por telefone também foram frustradas.

Depois disso, a reportagem seguiu para o Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA), em outro endereço que constava na internet, e finalmente conseguiu encontrar a empresa Paulista. Porém, às 16h40 o JBr interfonou ao respectivo andar, mas foi informado de que não havia nenhum diretor da instituição no local. Ao ser questionada, uma funcionária disse para a equipe retornar na segunda-feira. Após uma série de perguntas, a empregada encerrou a conversa.

Telefone

O Jornal de Brasília ainda tentou contato com um novo número de telefone fixo informado, mas a mesma funcionária desligou a chamada após identificação da reportagem.

versão oficial

Embora exista a situação de 93 servidores comissionados e terceirizados vinculados ao PPL, o DFTrans esclarece que os cargos comissionados são escolhidos pela capacidade técnica e profissional, onde a confiança é um dos principais instrumentos para a escolha e que não "obedece a nenhum critério político partidário". A autarquia explicou, ainda, que assuntos referentes ao desligamento de funcionários são tratados com a empresa contratante e no caso de partidos políticos o mesmo deve ser retratado diretamente com as siglas partidárias. Por fim, a direção do DFTrans reafirma que não utiliza qualquer expediente para favorecer partido político.

Fonte: Da redação do clicabrasilia.com.br

Outras matérias podem ser visualizadas nos seguintes links:

<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2013/08/funcionario-filmado-oferecendo-ficha-partidaria-no-dftrans-e-afastado.html>

<http://diariodopoder.com.br/noticias/diretor-do-dftrans-usa-maquina-para-fortalecer-partido/>

<http://busca.cidadeinternet.com.br/article/df-ligacoes-suspeitas-com-partido-de-diretor-do-dftrans/?c=lt&qbid=Q1Jprf3v&q=greve+onibus&source=googlelt&s=weighted&qovt=greve+onibus>

Para que se faça um melhor juízo da situação, basta analisar a listagem anexa que relaciona os vínculos de servidores com o DFTrans e com o Partido Pátria Livre – PPL.

II – DO DIREITO

Fazendo uma leitura da parte inicial da Lei Federal nº 8.429/1992 verifica-se:

CAPÍTULO I Das Disposições Gerais

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

Art. 3º As disposições desta lei são aplicáveis, no que couber, àquele que, mesmo não sendo agente público, induza ou concorra para a prática do ato de improbidade ou dele se beneficie sob qualquer forma direta ou indireta.

Art. 4º Os agentes públicos de qualquer nível ou hierarquia são obrigados a velar pela estrita observância dos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade no trato dos assuntos que lhe são afetos.

Art. 5º Ocorrendo lesão ao patrimônio público por ação ou omissão, dolosa ou culposa, do agente ou de terceiro, dar-se-á o integral ressarcimento do dano.

Art. 6º No caso de enriquecimento ilícito, perderá o agente público ou terceiro beneficiário os bens ou valores acrescidos ao seu patrimônio.

Art. 7º Quando o ato de improbidade causar lesão ao patrimônio público ou ensejar enriquecimento ilícito, caberá a autoridade administrativa responsável pelo inquérito representar ao Ministério Público, para a indisponibilidade dos bens do indiciado.

Parágrafo único. A indisponibilidade a que se refere o caput deste artigo recairá sobre bens que assegurem o integral ressarcimento do dano, ou sobre o acréscimo patrimonial resultante do enriquecimento ilícito.

Art. 8º O sucessor daquele que causar lesão ao patrimônio público ou se enriquecer ilicitamente está sujeito às cominações desta lei até o limite do valor da herança.

CAPÍTULO II

Dos Atos de Improbidade Administrativa

Seção I

Dos Atos de Improbidade Administrativa que Importam Enriquecimento Ilícito

Art. 9º Constitui ato de improbidade administrativa importando enriquecimento ilícito auferir qualquer tipo de vantagem patrimonial indevida em razão do exercício de cargo, mandato, função, emprego ou atividade nas entidades mencionadas no art. 1º desta lei, e notadamente:

I - receber, para si ou para outrem, dinheiro, bem móvel ou imóvel, ou qualquer outra vantagem econômica, direta ou indireta, a título de comissão, percentagem, gratificação ou presente de quem tenha interesse, direto ou indireto, que possa ser atingido ou amparado por ação ou omissão decorrente das atribuições do agente público;

II - perceber vantagem econômica, direta ou indireta, para facilitar a aquisição, permuta ou locação de bem móvel ou imóvel, ou a contratação de serviços pelas entidades referidas no art. 1º por preço superior ao valor de mercado;

III - perceber vantagem econômica, direta ou indireta, para facilitar a alienação, permuta ou locação de bem público ou o fornecimento de serviço por ente estatal por preço inferior ao valor de mercado;

IV - utilizar, em obra ou serviço particular, veículos, máquinas, equipamentos ou material de qualquer natureza, de propriedade ou à disposição de qualquer das entidades mencionadas no art. 1º desta lei, bem como o trabalho de servidores públicos, empregados ou terceiros contratados por essas entidades;

V - receber vantagem econômica de qualquer natureza, direta ou indireta, para tolerar a exploração ou a prática de jogos de azar, de lenocínio, de narcotráfico, de

contrabando, de usura ou de qualquer outra atividade ilícita, ou aceitar promessa de tal vantagem;

VI - receber vantagem econômica de qualquer natureza, direta ou indireta, para fazer declaração falsa sobre medição ou avaliação em obras públicas ou qualquer outro serviço, ou sobre quantidade, peso, medida, qualidade ou característica de mercadorias ou bens fornecidos a qualquer das entidades mencionadas no art. 1º desta lei;

VII - adquirir, para si ou para outrem, no exercício de mandato, cargo, emprego ou função pública, bens de qualquer natureza cujo valor seja desproporcional à evolução do patrimônio ou à renda do agente público;

VIII - aceitar emprego, comissão ou exercer atividade de consultoria ou assessoramento para pessoa física ou jurídica que tenha interesse suscetível de ser atingido ou amparado por ação ou omissão decorrente das atribuições do agente público, durante a atividade;

IX - perceber vantagem econômica para intermediar a liberação ou aplicação de verba pública de qualquer natureza;

X - receber vantagem econômica de qualquer natureza, direta ou indiretamente, para omitir ato de ofício, providência ou declaração a que esteja obrigado;

XI - incorporar, por qualquer forma, ao seu patrimônio bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei;

XII - usar, em proveito próprio, bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei.

Seção II

Dos Atos de Improbidade Administrativa que Causam Prejuízo ao Erário

Art. 10. Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e notadamente:

I - facilitar ou concorrer por qualquer forma para a incorporação ao patrimônio particular, de pessoa física ou jurídica, de bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei;

II - permitir ou concorrer para que pessoa física ou jurídica privada utilize bens, rendas, verbas ou valores integrantes do acervo patrimonial das entidades mencionadas no art. 1º desta lei, sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;

III - doar à pessoa física ou jurídica bem como ao ente despersonalizado, ainda que de fins educativos ou assistências, bens, rendas, verbas ou valores do patrimônio de qualquer das entidades mencionadas no art. 1º desta lei, sem observância das formalidades legais e regulamentares aplicáveis à espécie;

IV - permitir ou facilitar a alienação, permuta ou locação de bem integrante do patrimônio de qualquer das entidades referidas no art. 1º desta lei, ou ainda a prestação de serviço por parte delas, por preço inferior ao de mercado;

V - permitir ou facilitar a aquisição, permuta ou locação de bem ou serviço por preço superior ao de mercado;

VI - realizar operação financeira sem observância das normas legais e regulamentares ou aceitar garantia insuficiente ou inidônea;

VII - conceder benefício administrativo ou fiscal sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;

VIII - frustrar a licitude de processo licitatório ou dispensá-lo indevidamente;

IX - ordenar ou permitir a realização de despesas não autorizadas em lei ou regulamento;

X - agir negligentemente na arrecadação de tributo ou renda, bem como no que diz respeito à conservação do patrimônio público;

XI - liberar verba pública sem a estrita observância das normas pertinentes ou influir de qualquer forma para a sua aplicação irregular;

XII - permitir, facilitar ou concorrer para que terceiro se enriqueça ilicitamente;

XIII - permitir que se utilize, em obra ou serviço particular, veículos, máquinas, equipamentos ou material de qualquer natureza, de propriedade ou à disposição de qualquer das entidades mencionadas no art. 1º desta lei, bem como o trabalho de servidor público, empregados ou terceiros contratados por essas entidades.

XIV - celebrar contrato ou outro instrumento que tenha por objeto a prestação de serviços públicos por meio da gestão associada sem observar as formalidades previstas na lei; (Incluído pela Lei nº 11.107, de 2005)

XV - celebrar contrato de rateio de consórcio público sem suficiente e prévia dotação orçamentária, ou sem observar as formalidades previstas na lei. (Incluído pela Lei nº 11.107, de 2005)

Seção III

Dos Atos de Improbidade Administrativa que Atentam Contra os Princípios da Administração Pública

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

I - praticar ato visando fim proibido em lei ou regulamento ou diverso daquele previsto, na regra de competência;

II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

III - revelar fato ou circunstância de que tem ciência em razão das atribuições e que deva permanecer em segredo;

IV - negar publicidade aos atos oficiais;

V - frustrar a licitude de concurso público;

VI - deixar de prestar contas quando esteja obrigado a fazê-lo;

VII - revelar ou permitir que chegue ao conhecimento de terceiro, antes da respectiva divulgação oficial, teor de medida política ou econômica capaz de afetar o preço de mercadoria, bem ou serviço.

Denota-se do relato ora apresentado, e dos demais expostos nos documentos complementares anexos, que a possibilidade de enquadramento dos atos da Direção Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans em alguns dos casos que caracterizam a prática de improbidade administrativa torna-se bem provável.

III – DO PEDIDO

Dessa forma, por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esses órgãos de fiscalização e controle, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados pela Direção Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans na gestão dos serviços que compõem o STPC/DF e do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Brasília-DF, 24 de setembro de 2013

Luciane Mesquita Mota
Presidente

Listagem com relação de vínculos de
servidores com o DFTrans e com o
Partido Pátria Livre - PPL

	Nome terceirizado	função	data contratação	data filiação
1	ADAILTON LINO DOS SANTOS	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	10/07/13
8	ADELAINÉ MARIA STEMLER NERI	ENCARREGADO GERAL	7/1/2013	
10	ADRIANA CHRISTINA SARAIVA	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	07/05/13
195	ADRIANA FANNY BENETTI	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/2/2013	
1	ADRIANA REGINA SILVA LIBERAL	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
139	ADRIANA TEREZA COSTA SANTANA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
174	ADSON ARAUJO PINHEIRO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
15	ADSON EDUARDO STEMLER REIS	CNICO EM SUPORTE DE RED	27/12/2012	
65	AGENILDO NERY DA SILVA JUNIOR	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
144	ALAERCIO OLIVEIRA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
2	ALDO SILVA ALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
1	ALESSANDRA DE FATIMA SILVA SANTOS	TECNICO SECRETARIADO	12/11/2013	
1	ALEXANDRA DA SILVA AMEIDA	SECRETARIA EXECUTIVA	5/12/2012	
3	ALEXANDRA EVANGELISTA DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	14/05/13
168	ALINE MARIA DE JESUS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	14/03/13
2	ALIZAETH INACIO COELHO MACHADO	SECRETARIA EXECUTIVA	12/11/2012	
13	ANA MARCIA JACINTO	CNICO EM SUPORTE DE RED	17/4/2013	10/05/13
124	ANA PAULA DE SOUSA QUEIROZ	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
191	ANA PAULA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	22/05/13
1	ANDERSON DE OLIVEIRA SANTOS	MOTORISTA EXECUTIVO	18/1/2013	10/05/09
185	ANDRE DA SILVA DIAS FILHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
126	ANDREA CALDEIRA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	05/06/11
9	ANDREA DE ABREU ALVARENGA ASSIS	ENCARREGADO GERAL	7/1/2013	
6	ANDREZA LACERDA RAMOS	SECRETARIA EXECUTIVA	3/6/2013	
145	ANNA CELIA LUCAS DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
66	ANTONIA KATIANA ALVES DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
4	ANTONIA PAIVA DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
2	ANTONIO DE PADUA SANTOS DO NASCIMENTO	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	
101	ANTONIO ERNESTO HOLANDA CAVALVANTE	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
2	ANTONIO SOARES CAMELO	MOTORISTA EXECUTIVO	28/1/2013	29/04/13
67	ARNALDO FREIRE DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	29/04/13
1	ARTHUR DOS SANTOS SANT'ANNA	RECEPCIONISTA	24/1/2013	
68	ARTUR GABRIEL FERREIRA NUNES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	14/05/13

100	AUREA MICAELA FRANCO MODESTO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
132	AVELMAR LANDES DE ALENCAR	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
6	BENIVALDO JOSE RIBEIRO	MOTORISTA EXECUTIVO	12/3/2013	12/05/13
5	BRENNO FARIAS DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
1	BRUNO BATISTA DOS REIS	OPERADOR DE TELEMERKETING	18/1/2013	14/06/13
3	CAMILA PEREIRA ALVES	SECRETARIA EXECUTIVA	6/12/2012	
222	CARMEM SILVA PEREIRA DE PINHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	5/7/2013	
69	CHISTIANNELLY PINHEIRO FERNANDES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
182	CLAUDETE JOSINA BARRETO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
6	CLEIDIANE ALEXANDRE CARVALHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
163	CLEITON AVELINO SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	28/07/2013
1	CLELTON PEREIRA DE SOUZA	CO PROCESSAMENTO DE D	1/2/2013	20/02/13
7	CLEONICE ALMALDA ALBUQUERQUE	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
6	CRISOLANDO DA SILVA MOREIRA	CO PROCESSAMENTO DE D	19/3/2013	
220	CRISTIANO OLIVEIRA REIS	OPERADOR DE BILHETAGEM	6/5/2013	
70	DANIEL ALMADA MELO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	27/03/13
8	DANIELA CRISTINA SOUZA PIRES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
9	DAYANA CRISTINA SOUZA ARAUJO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
1	DAYSE MONTEIRO FREITAS LIMA	CNICO EM SUPORTE DE RED	28/1/2012	15/09/12
9	DEHORDAM NASCIMENTO ALVES	CNICO EM SUPORTE DE RED	18/3/2013	
10	DEUZENIR DA SILVA CARDOSO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	10/07/12
3	EDER CHAVES DOS PASSOS	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	20/06/09
11	EDIELMA SOUSA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
215	EDILAMAR MELO DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	6/5/2013	
12	EDILENE VIEIRA DAS NEVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	30.06.13
102	EDNA APARECIDA VIDAL DE MORAES	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
71	EDNALDO DIONIZIO FERREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
2	EDUARDO LUIZ MONTEIRO SILVA	CO PROCESSAMENTO DE D	7/1/2013	
205	ELAYANE RODRIGUES B. SOBRINHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/4/2013	
2	ELIEDE BRAGA COSTA	OPERADOR DE TELEMERKETING	7/1/2013	
196	ELIENE DOS SANTOS FERREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/3/2013	05.05.13
193	ELINEUZA DA SILVA RIBEIRO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/2/2013	
3	ELISABETE VELOSO JACOMO	CO PROCESSAMENTO DE D	18/1/2013	
138	ELISANGELA CONCEIÇÃO BISPO	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	

103	ELISANGELA COSTA E SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
2	ELIZABETH FERREIRA DE OLIVEIRA	RECEPCIONISTA	26/12/2012	
3	ELIZEUDA RODRIGUES SILVA	OPERADOR DE TELEMERCETIN	1/2/2013	
4	ELVIS AMARO AMORIM	OPERADOR DE TELEMERCETIN	4/2/2013	
3	ERIKA LUCIA RODRIGUES	RECEPCIONISTA	6/12/2012	
214	ERIKA SILVA OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	2/5/2013	
13	ESTELA CARVALHO DE JESUS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
7	EUCIENE MARCIA DOS SANTOS NERY	TECNICO SECRETARIADO	23/7/2013	
202	EUDETE DA COSTA VALE SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/3/2013	
4	EUNICE CORREA VILELA DE OLIVEIRA	RECEPCIONISTA	12/12/2012	
104	EURIDES ALVES PEREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
14	FABIANA SOUSA DO VALE	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
125	FABIO BRUNO GUEDES MADEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
2	FABIO SABINO LEITE	CNICO EM SUPORTE DE RED	18/1/2013	12.05.2013
105	FANI AMARAL DA COSTA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
14	FELIPE BARBOSA FARIAS	CNICO EM SUPORTE DE RED	2/5/2013	
72	FELIPE CAPELLA DUTRA SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
190	FELIPE EMANOEL DA SILVA LOBÃO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
73	FERNANDA NUNES DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	15.09.2012
228	FERNANDO GOMES ARAUJO	OPERADOR DE BILHETAGEM	17/7/2013	30.07.13
15	FLAVIA RESENDE DE ALMEIDA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
10	FLAVIO HENRIQUE DA COSTA BARROS	CNICO EM SUPORTE DE RED	19/3/2013	
120	FRANCIEDINA DE SOUSA DUARTE	OPERADOR DE BILHETAGEM	24/1/2013	
176	FRANCIELEN CARDOSO MARQUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
16	FRANCISCO JOAO DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	24.04.2009
74	FRANCISNETE MARIA AMORIM SANTANA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
7	FREDERICO AUGUSTO BORGES RIBEIRO	CO PROCESSAMENTO DE D	27/12/2012	20.03.13
129	GABRIEL ARAUJO NASCIMENTO	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
17	GABRIEL DE OLIVEIRA COSTA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
201	GABRIEL HENRIQUE DA SILVA SOUSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/3/2013	14.05.13
75	GABRIELLE DE ANDRADE CAMPOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
204	GANDI SANTA BARBARA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	25/3/2013	
175	GENILDA SANTANA LOPES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	10.05.13
2	GERIANA AMARO DA SILVA	TECNICO SECRETARIADO	26/11/2012	

210	GERSON BARBOSA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	2/5/2013	18.06.13
7	GILBERTO RODRIGUES COUTO	MOTORISTA EXECUTIVO	12/3/2013	
18	GILSON JOSE LEMOS FRANCO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	04.06.09
200	GIULLIANA XIMENES DE MELO	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/3/2013	
106	GLAISON GUEDES CAPUCHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
107	GLAUCEMARIA DA SILVA RODRIGUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
5	GLAUCIA RIBAS	SECRETARIA EXECUTIVA	10/6/2013	
225	GLEICY HELEN DE ARAUJO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/7/2013	
19	GLEIDSON MESQUITA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
20	GLEICYELLE NUNES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	05.11.11
166	HORTEFANIA DE AZEVEDO CHAVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	06.06.13
159	HELENA BARBOSA DA CRUZ	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
4	HELLEN LUCIA MACEDO ROCHA	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	14.05.13
158	HELOISA PADILHA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
170	HUGO VINICIUS LORENÇO DE LUCENA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	14.03.13
21	IGOR SOUSA MAGALHAES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
4	ISIS RAQUEL DA SILVA POVOA	SECRETARIA EXECUTIVA	12/11/2012	20.08.10
3	ITALO FERREIRA DO NASCIMENTO	CNICO EM SUPORTE DE REQ	27/12/2012	15.07.12
22	JACIARA DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
194	Jackeline Vitorino De Souza	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/2/2013	
23	JACQUELINE BARBOSA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	14.05.13
206	JANAINA ALEXANDRINO DE BRITO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/4/2013	
216	JAQUELINE GOMES DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	6/5/2013	
146	JAQUELINE SANTOS DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
24	JEANNE CAVALCANTE FERREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
25	JELUCIA DE SOUSA ALMEIDA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
76	JOAO DE SOUSA CALDEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	30.11.09
77	JOAO PAULO DA SILVA SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
108	JOAO PAULO FONSECA E SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	28.01.13
148	JONAS SARMENTO DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	14.01.11
160	JONATHAN CARVALHO MENESES	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
140	JONIEL MARTINS DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
179	JOSE CARLOS DA SILVA ROCHA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	10.01.13
136	JOSE DA CONCEIÇÃO SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	29.04.13

78	JOSE MOACIR BRAUNA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	07.08.09
217	JOSE PEREIRA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	14/5/2013	
5	JOSE ROBERTO LOPES MENDES	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	
197	JOSENILTON DE JESUS	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/3/2013	
26	JOSIANE MOREIRA DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	01.01.12
208	JOSILDO FONTOURA TORQUATO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/4/2013	
198	JOSILENE MARIA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/3/2013	06.05.13
9	JOSIVALDO DE SOUZA MORAIS	MOTORISTA EXECUTIVO	22/6/2013	
109	JULIA GOMES BARBOSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
5	JULIO CARLOS DA SILVA	MOTORISTA EXECUTIVO	14/3/2013	
128	JUSCIMARA SEVERINO BOTELHO MIQUETTI	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	15.05.13
187	KARLA FRANCISCA SENA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	31.07.13
110	KAROLINE FRANÇA DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
149	KASSIA CAROLINE REIS NOGUEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
27	KAYRE FELICIANO FEITOSA RODRIGUES SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
183	KEILA COSTA SILVA CELESTIANO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
153	KELEN HIPOLITO DE JESUS GONÇALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	15.05.13
7	KESIANNE IZIDIO DE SOUZA	SECRETARIA EXECUTIVA	1/8/2013	
28	LANUZIA MARIA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	16.12.11
79	LAUDICEIA PEREIRA COSTA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
29	LEANDRO BISMARK NOLETO RODRIGUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
111	LEANDRO REIS MOTA SANTANA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
173	LEONARDO LOPES SOARES SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	12.05.13
171	LEONARDO PEREIRA GONÇALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	26.01.11
143	LILIANE GOMES DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
30	LINCOLN LUIZ OLIVEIRA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
5	LIVIA MARIA SILVA DE LIRA	RECEPCIONISTA	1/2/2013	
192	LORENA CORREA DUTRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	14.05.13
31	LOURANT ASSIS DO NASCIMENTO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
5	LOYANE CALDAS LOPES	OPERADOR DE TELEMERKETING	18/1/2013	
189	LUAN MONTEIRO DA COSRA REIS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
80	LUANA KELLY CARLOS DE MELO ALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
81	LUANNA ANGELICA R S S ALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	30.04.13
164	LUCAS DA SILVA RAMOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	20.06.13

6	LUCAS JUNIO TORRES SILVA	RECEPCIONISTA	12/12/2012	
32	LUCELIA DOS SANTOS LICA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	09.12.12
181	LUCIA GOMES DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
3	LUCIANA MARIA FIGUEIRA DUTRA	TECNICO SECRETARIADO	12/11/2012	
130	LUCIANA NAVES DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
155	LUCIANO XAVIER DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	19.04.13
82	LUCILEIDE MARIA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	06.05.2013
33	LUCINEIDE FARIAS DE GODOI	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
34	LUCIVANIA ALVES MATIAS LOPES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
203	LUDMILA MARCIA DE JESUS DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	25/3/2013	
134	LUIDE LEMOS RIBEIRO	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
10	LUIZ ROBERTO FREITAS DA SILVA	MOTORISTA EXECUTIVO	10/7/2013	
83	LUZIMAR DE SOUSA MORAES BESSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
4	MADALENA SANTOS TORRES	TECNICO SECRETARIADO	12/11/2012	
186	MAGNA ALZAIR DE SOUSA LINO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
119	MAISA ALVES DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	10.04.13
188	MANOEL RAMOS AGUIAR	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
35	MARCELO DE SOUZA SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
180	MARCIA CALISTO DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	10.01.13
4	MARCIA MARIA GOMES MONTEIRO	CNICO EM SUPORTE DE RED	27/12/2012	
6	MARCIO ADRIANO LOPES DA COSTA	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	
84	MARCIO LUIS MONTEIRO SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
150	MARCOS ANTONIO BESSONI DE ALMEIDA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	28.01.13
85	MARCOS DIONISIO RODRIGUES SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
11	MARCOS JOSE RODRIGUES ARAUJO	CNICO EM SUPORTE DE RED	14/3/2013	
112	MARIA AILA TOME DO NASCIMENTO	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
5	MARIA ANGELICA BORGES SANTANA	CO PROCESSAMENTO DE D	11/3/2013	
86	MARIA APARECIDA GONÇALVES SIQUEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
36	MARIA DA CONCEIÇÃO OLIMPIO LOBO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
37	MARIA DA GUIA MARTINS DA ROCHA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	12.01.10
38	MARIA DA PAZ SILVA PENHA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	27.05.09
7	MARIA DA PIEDADE SILVA	OPERADOR DE TELEMERKETING	16/4/2013	
121	MARIA DE FATIMA MACHADO LIMA	OPERADOR DE BILHETAGEM	24/1/2013	
8	MARIA DE FATIMA MARCELINO SILVA	CNICO EM SUPORTE DE RED	8/3/2013	

39	MARIA DE NAZARE RODRIGUES SILVINO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
229	MARIA DO CARMO MARQUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/8/2013	
87	MARIA EUGENIA GOMES FARIAS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
7	MARIA JOSE CARVALHO PARENTE	RECEPCIONISTA	17/1/2013	
165	MARIA JOSE DA SILVA SANTANA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
4	MARIA JOSE DIAS NORONHA	MOTORISTA EXECUTIVO	12/11/2013	11.06.11
8	MARIA ONEIDE MORAIS RODRIGUES	RECEPCIONISTA	12/12/2012	
131	MARIA SOARES DA COSTA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
40	MARIA ZULMIRA DE SOUSA GONÇALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
226	MARILIA DE QUEIROZ MARCELO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/7/2013	
113	MARINÊS B. DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
88	MARINEZ MOREIRA NEVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
5	MARIO PERES FAGUNDES	CNICO EM SUPORTE DE RED	27/12/2012	
122	MARISTELA GONÇALVES DA COSTA	OPERADOR DE BILHETAGEM	28/1/2013	
184	MARISTELA MARIA DOS ANJOS DE ANDRADE	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	
41	MARIZETE BRAZ OLIVEIRA MACEDO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
224	MARLI DE JESUS QUEIROZ	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/7/2013	
42	MAURICIO GONÇALVES FILHO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
172	MAXWELL SANTOS BORGES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	14.07.10
43	MAYSA ALVES DE SOUSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	09.04.10
227	MICHELE BARBOSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/7/2013	
44	MICHELE REJANNE SERAFIN	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	13.05.10
6	MICHELINE DO AMARAL CAVALCANTE	CNICO EM SUPORTE DE RED	28/1/2012	
161	MILENA CRISTINA DOS SANTOS CORREIA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
5	NATHALIA CRISTINA NOGUEIRA DE OLIVEIRA	TECNICO SECRETARIADO	12/12/2012	
12	NATHALIA YASMIN ARAGÃO GOMES	CNICO EM SUPORTE DE RED	18/1/2013	
1	NAURA CARLA RANGEL DE ASSIS	DIGITADOR	24/1/2013	03.06.13
45	NAYARA ANGELIM LOPES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	14.05.13
6	NAYARA LEMOS RIBEIRO	TECNICO SECRETARIADO	26/11/2012	
211	NEIDSON TAVARES DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	2/5/2013	
207	NEIMA DE OLIVEIRA GUIMARÃES	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/4/2013	
46	NILMA RODRIGUES MACIEL	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	14.05.13
114	NUBIA MARIA GOMES DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
47	ORICIA MARIA DE AZEVEDO CHAVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	

213	PABLO RODRIGUES DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	2/5/2013	
123	PATRICIA VANESSA LIMA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	28/1/2013	
135	PEDRO AUGUSTO RODRIGUES SOARES	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	05.05.09
48	PEDRO DE MORAES FREITAS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
89	PEDRO HENRIQUE MENEZES VELOSO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
49	PEDRO MALAGGI FARIAS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
90	PEDRO ULISSES PINHEIRO ALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
8	POLIANA DE OLIVEIRA CARDOSO	OPERADOR DE BILHETAGEM	15/4/2013	
91	PRISCILA VARGAS DE SOUSA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
115	RAILANE ALVES DE SOUZA PIRES	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	16.05.13
116	RAQUEL ARAUJO DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
142	RAQUEL BARBOSA CRUZ	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	30.06.13
50	RAQUEL DA CUNHA PEREIRA BARROS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
51	RAQUEL MARTINS DOS ANJOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	16.05.12
52	RAYANE CRISTINA BARBOSA MACHADO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
92	RAYANE RODRIGUES LIMA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
221	REGINALDO MENDONÇA DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	8/5/2013	02.04.13
7	RICARDO JOSE ALVES DIAS	ENCARREGADO GERAL	27/12/2012	14.05.12
7	RIVIA JANINE DE SOUSA BALONI	ENCOPI EM SUPORTE DE RED	27/12/2012	
53	ROBERTA FRANCISCA DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
4	RODRIGO CARVALHO LIMA	CO PROCESSAMENTO DE D	18/1/2013	
8	ROOSEVELT SOUZA DE JESUS	MOTORISTA EXECUTIVO	12/3/2013	
209	ROSANE DOS SANTOS ALVES	OPERADOR DE BILHETAGEM	17/4/2013	
54	ROSILENE PEREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
55	SANDRA DOS SANTOS VILLA NOVA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
154	SEBASTIÃO ALVES DOS SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
141	SELITA FERREIRA DE JESUS	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
56	SEMIA ROZENO BOA MORTE	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	14.03.13
219	SHIRLEY APARECIDA SANTOS OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	6/5/2013	20.04.13
199	SIDNEY DE OLIVEIRA SANTANA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/3/2013	
93	SILVANIA CORREA DA SILVA MESQUITA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	14.05.13
94	SIMONE DA SILVA PINTO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
1	SIMONE DE LOURDES DA SILVA	CARREGADO TELEMARKETI	4/2/2013	
177	SIRLANDIA ROZENO BOA MORTE	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	14.05.13

11	SIRLEY DE CAMPOS RIBEIRO	ENCARREGADO GERAL	5/6/2013	
11	SORAIRA MARQUES DE PINA	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	14.05.13
57	SUEDI PEREIRA DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
58	SUELL DE SOUZA LIMA PAMPLONA	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
95	SUZETE BEZERRA VIEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	14.07.11
3	TAQUEMONI CLAUDIO BRAGA	MOTORISTA EXECUTIVO	18/1/2013	09.05.13
127	TATYANE DE MOURA SILVEIRA CRUZ	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
96	TEREZINHA BRITO	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
59	TERTULIANA GOMES DE ARAUJO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
218	THAIS CAVALCANTE DE SOUZA	OPERADOR DE BILHETAGEM	6/5/2013	
118	THARLEY MAGALHAES DUARTE	OPERADOR DE BILHETAGEM	18/1/2013	
60	THIAGO ALESSANDRO SILVA MATOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
61	TIAGO CARVALHO DE FREITAS	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
156	TIAGO GERALDO DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	30.05.13
178	TOM DIEGO DA SILVA PONTES	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/2/2013	03.07.12
97	VALMIR TEOTONIO LOPES DE OLIVEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	11.06.13
152	VANESSA CRISTINA DOS REIS	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
8	VANESSA SOUZA COSTA	CO PROCESSAMENTO DE D	30/7/2013	
137	VERA LUCIA DE MORAES ALENCAR	OPERADOR DE BILHETAGEM	1/2/2013	
151	VERONICA ALVES DA SILVA	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	10.05.13
147	VILDOMAR FERREIRA ARAUJO	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	21.04.13
98	VILMENIA BEZERRA LIRA FERREIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	
62	VINICIUS VOLPON QUATIO	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	30.04.13
157	VIVIANE CAMPOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	
63	VIVIANE MENDES RODRIGUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	30.05.13
6	WALDECY KLEYTON DOS SANTOS	PERADOR DE TELEMERKETIN	28/1/2013	01.05.13
162	WANDERSON CARDOSO AMARAL	OPERADOR DE BILHETAGEM	4/2/2013	21.01.13
223	WELLIGTON XAVIER SIQUEIRA	OPERADOR DE BILHETAGEM	10/7/2013	15.05.12
64	WESLEY RODRIGUES	OPERADOR DE BILHETAGEM	27/12/2012	
99	WILKER ALEXANDRE SOUSA SANTOS	OPERADOR DE BILHETAGEM	7/1/2013	

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PROCURADOR DISTRITAL DOS DIREITOS DO CIDADÃO

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal—ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de sua Presidenta infra-assinada, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

contra omissão na produção de ato administrativo vinculado, pela Diretoria Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, que pode resultar em graves prejuízos à população usuária dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.

DOS FATOS

Em 18 de março do corrente ano, saiu publicada no DODF nº 55, a Resolução nº 001/2013, da Diretoria Colegiada do DFTRANS, com o seguinte teor:

TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
RESOLUÇÃO Nº 1/2013 DA DIRETORIA COLEGIADA
DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 7º, Inciso VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º As ações fiscais desenvolvidas no âmbito da DFTrans obedecerão à programação fiscal, previamente elaborada pelo Diretor Operacional e aprovada, com as alterações que entender pertinentes, pelo Diretor Geral.

§ 1º. O desmembramento das operações programadas em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço emitida exclusiva e indelegavelmente, pelo Diretor Operacional que dará conhecimento à Diretoria Geral.

§ 2º. As ordens de serviço de que trata o parágrafo anterior se vinculam estritamente à ordem de programação, não podendo ir além do programado.

§ 3º. As ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal a que se refere o caput e os parágrafos deste artigo são nulas de pleno direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

RAIMUNDO LÚCIO LIMA DA SILVA - Diretor Técnico Diretor;
ADRIANO LÁZARO LOURENÇO DOS REIS - Diretor
Administrativo Financeiro; EXPEDITO AFONSO VELOSO - Diretor
de Tecnologia da Informação; MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA
- Diretor Geral.

Em face disso, no dia 28 do mesmo mês, foi encaminhada à Diretoria Geral do DFTRANS a Programação de Auditoria Fiscal elaborada pela Diretoria Operacional para o trimestre abril/junho, contida no Processo nº 0098-002.073/2013, cópia em anexo, para aprovação, com ou sem alteração, conforme determina a Resolução da Diretoria Colegiada, editada pelo próprio Diretor Geral.

Ocorre que, até a presente data, não houve manifestação da Diretoria Geral em relação à Programação de Auditoria Fiscal previamente elaborada, impedindo, assim a emissão das Ordens de Serviço dela decorrentes, direcionadas às atividades de auditoria e fiscalização dos Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes.

Ressalta-se, por oportuno, que em 05/04/2013, a Chefia de Gabinete da Diretoria Geral encaminhou à Diretoria Operacional o Memorando nº 085/2013, cópia em anexo, contendo relação de algumas demandas, nominadas por ela como programação, indicando-as como alteração à programação proposta.

Em resposta, a Diretoria Operacional produziu documento explicando que, dentre as onze demandas citadas, oito já estavam incluídas na programação trimestral enviada, duas já haviam sido objeto de programação anterior e somente uma poderia ser incluída, após análise, por aquela Diretoria, da Programação constante do Processo nº 0098-002.073/2013 (cópia em anexo).

Mais uma vez não houve resposta da Diretoria Geral, apesar dos vários apelos direcionados àquela unidade de direção superior para que fosse analisada a Programação de Auditoria Fiscal para o trimestre abril/junho.

Assim, os integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, tiveram suas atividades restritas à execução de diagnóstico de problemas relacionados aos Serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, sem que pudessem atuar coercitivamente, em razão da ausência das Ordens de Serviço, que somente podem ser emitidas após aprovação da Programação de Auditoria Fiscal.

Em face disso, caiu vertiginosamente no mês em curso o número de autos de infração lavrados por infringência às normas que regulam os Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, bem como a emissão dos Termos de Auditoria Fiscal (retenção, recolhimento e apreensão de veículos). Tais fatos podem ser visualizados no quadro demonstrativo em anexo.

Cumpre ressaltar, ainda, que logo após a edição da referida Resolução, foi criado através da Instrução de Serviço nº 58, de 21 de março de 2013, publicado no DODF nº 59, de 22/03/2013, o Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis – GAS, a quem o Diretor Geral do DFTRANS atribui competência exclusiva para o combate ao transporte ilegal de passageiros e para as ações de fiscalização no Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, subordinado diretamente à Diretoria Geral, como se vê abaixo:

INSTRUÇÃO Nº 58, DE 21 DE MARÇO DE 2013.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 7º, Inciso VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e considerando a dicção normativa do artigo 22, VIII, da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Considerando o aumento na atividade ilícita de transporte ilegal de passageiros no território do Distrito Federal.

Considerando a necessidade de se combater o exercício de transporte ilegal de passageiros no âmbito do transporte coletivo do Distrito Federal.

Considerando a necessidade de se impor maior eficiência e eficácia ao combate do transporte ilegal de passageiros.

Considerando a necessidade de se fiscalizar eficientemente o Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, de modo a impedir solução de continuidade e sanar deficiência na prestação dos serviços públicos.

Considerando a necessidade de especialização como forma de se aumentar a eficiência nos atos da Administração, RESOLVE:

Art. 1º Instituir, diretamente subordinado à Diretoria Geral da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis – GAS, com competência para o combate

ao transporte ilegal de passageiros no Distrito Federal e para as ações de fiscalização no Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

Art. 2º Designar PEDRO JORGE DE OLIVEIRA BRASIL, mat. 42.646-6, JUNIO CELSO NICOLA, mat. 37.866-6, CLÁUDIO MARCELO O. PINHEIRO, mat. 37.918-2, MÁRCIO DA SILVA SOUSA, mat. 42.115-4, PATRÍCIA RODRIGUES BOTELHO, mat. 42.080-8, VANESSA DALTROZO MUNHOZ, mat. 43.103-6, MARCOS FERRREIRA DA SILVA, mat. 42.109-X, TIBURTINO LOPES JÚNIOR, mat. 33.358-1, para, sob a coordenação do primeiro, compor o grupo de trabalho de que trata o artigo 1º desta Instrução.

Art. 3º Designar o empregado público RENATO ITAJAHY MALCOTTI para apoiar as atividades do grupo de trabalho de que trata o artigo 1º desta instrução.

Art. 4º Compete ao grupo de trabalho instituído no artigo 1º desta instrução:

I – Realizar atividades de inteligência para identificar o exercício reiterado de transporte ilegal de passageiros;

II – Realizar operações de combate ao transporte ilegal de passageiros;

III – Propor políticas de combate ao transporte ilegal de passageiros;

IV – Realizar atividades de fiscalização no sistema de transporte rural de passageiros;

V – Emitir relatório semanal de todas as atividades realizadas, dirigindo-o ao Diretor Geral da DFTrans;

VI – Noticiar, ao Diretor Geral da DFTrans, o resultado das atividades de inteligência, de modo a prevenir o aumento no exercício do transporte ilegal de passageiros;

VII – Noticiar ao Diretor Geral da DFTrans as ocorrências relevantes, apreensões, recolhimento de veículos e as penalidades impostas aos permissionários.

§ 1º Compete exclusivamente ao grupo de trabalho instituído por esta Instrução, no âmbito da DFTrans, o combate ao transporte ilegal de passageiros e as atividades de fiscalização exercidas no âmbito do Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

§ 2º As atividades decorrentes do exercício das atribuições de que trata a presente Instrução obedecerá à programação fiscal previamente elaborada pela Diretoria Geral da DFTrans, cujo desmembramento em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço expedida pelo Coordenador do Grupo de Trabalho.

§ 3º As ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal a que se referem os parágrafos antecedentes são nulas de pleno direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais.

§ 4º O processamento das penalidades de multa impostas pelos integrantes do Grupo de Trabalho de que trata esta Instrução seguirá o rito ordinário.

Art. 5º. Deferir ao Grupo de Trabalho a possibilidade de consulta direta à Assessoria Jurídico Legislativa desta Autarquia, sendo determinado trâmite prioritário às consultas formuladas.

Art. 6º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Contrariando o próprio texto da Resolução nº 001/2013, da Diretoria Colegiada, além da Lei Distrital nº 2.706, de 27 de abril de 2001, o Diretor Geral, agora através de Instrução de Serviço, retira as competências legais dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, para fixá-las em um grupo restrito de Auditores Fiscais, subordinado a ele, bem como estabelece que, em relação a esse grupo, as programações de auditoria fiscal deverão ser elaboradas pela Diretoria Geral e não mais pela Diretoria Operacional.

Ora, por certo que, por mais que os desmandos estejam reinando naquela Autarquia, uma Instrução de Serviço, elaborada somente pelo Diretor Geral, não pode se sobrepor a uma Resolução elaborada pela Diretoria Colegiada, composta pelo Diretor Geral e demais Diretores do DFTRANS, que decidiram atribuir ao Diretor Operacional a produção exclusiva e indelegável das Programações de Auditoria Fiscal.

Sendo assim, o correto é concluir que se encontram prejudicadas as ações de auditoria fiscal tanto dos Auditores Fiscais lotados na Diretoria Operacional, quanto dos componentes do Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis – GAS, até que a Programação de Auditoria Fiscal para o trimestre abril/junho seja aprovada pela Diretoria Geral, com ou sem alterações, e possibilite a emissão das Ordens de Serviço, essa sim, de competência da chefia imediata a que se encontrem subordinados.

DO DIREITO

Inicialmente, pode-se observar a flagrante ilegalidade da Resolução nº 001/2013, que foi produzida extrapolando os contornos estabelecidos pela norma reguladora (artigo 9º, da Lei nº 2.706, de 27 de abril de 2001), na medida em que criou restrições ao exercício das atribuições dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, condicionando a emissão das Ordens de Serviço à prévia aprovação, pela Diretoria Geral, da Programação de Auditoria Fiscal elaborada pela Diretoria Operacional daquela Entidade Autárquica, bem como proibiu a realização de qualquer ação de auditoria fiscal que não esteja prevista na Programação.

Veja-se do disposto na norma em referência:

Art. 9º A fiscalização decorrente do exercício das atribuições a que se referem os arts. 2º a 8º desta Lei obedecerá à **programação fiscal** previamente elaborada, cujo desmembramento em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço da respectiva chefia imediata.

Parágrafo único. As **ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal** a que se refere o caput são nulas de pleno direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais. (Grifou-se).

Nesse aspecto, pode-se extrair que a norma de regência proíbe o desenvolvimento de ações fiscais **em desacordo** com a programação fiscal, mas não restringe a atividade de fiscalização ao estritamente nela previsto. Com efeito, o inciso XXIII, do artigo 19, da Lei Orgânica do Distrito Federal, garante aos integrantes da carreira de Auditoria de Atividades Urbanas “independência funcional no exercício de suas atribuições”, senão vejamos:

Art. 19. A administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos Poderes do Distrito Federal, obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, razoabilidade, motivação e interesse público, e também ao seguinte:

(...)

XXIII – aos integrantes da carreira de Auditoria de Atividades Urbanas é garantida a independência funcional no exercício de suas atribuições, exigido nível superior de escolaridade para ingresso na carreira. (Inciso acrescido pela Emenda à Lei Orgânica nº 21, de 1997.)

Ora, essa independência nada mais é que o poder-dever de agir diante das irregularidades verificadas na prestação do serviço público delegado, não havendo como proibir o exercício das competências pelos seus titulares, face à obrigatoriedade de atuação diante de situações que assim o exijam, em nome do interesse público incidente.

Ao que parece, assim não ficou estabelecido na Resolução editada, ao arrempio das normas que regulam a atividade fiscal dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, bem como ao previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal.

Atos editados no âmbito do DFTRANS, pelo dirigente da entidade, por meio de Instrução de Serviço e Resolução, não podem se prestar a alterar ou revogar norma

produzida em observância ao processo legislativo constitucional (Lei nº 2.706, de 27/04/2001), que reestrutura a Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal e estabelece as competências privativas dos integrantes da Carreira e de cada especialidade.

Tudo isso só pode levar ao enfraquecimento das garantias constitucionais dos usuários do serviço delegado, que estão, mais uma vez, na área de transporte público coletivo do Distrito Federal, relegados a segundo plano pela ânsia do poder desmedido, já que a pretensa limitação das ações de auditoria fiscal corrobora com os interesses particulares de poucos contra o interesse público que visa preservar os direitos dos usuários dos Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (interesse da coletividade).

Reflexos dessa situação podem ser visualizados nos resultados de levantamentos realizados, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, anteriormente, pela Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes que compõem a base da Programação de Auditoria Fiscal – Trimestre Abril/Junho, como por exemplo:

- 1) Prestação de serviço em cerca de 20 (vinte) linhas interrompida totalmente, por conta dos permissionários por elas responsáveis;
- 2) Programação operacional de mais de 500 (quinhentas) linhas alterada, sem autorização, pelos permissionários;
- 3) Mais de 800 (oitocentos) veículos em operação com vistoria vencida;
- 4) Cerca de 100 (cem) veículos em operação descumprindo determinação de retirada de circulação para saneamento de defeitos detectados.

A par dessas medidas produzidas pela Diretoria Geral do DFTRANS, outras poderão vir com o intuito de tentar limitar as ações de auditoria fiscal, utilizando-se dos meios mais esdrúxulos em face da posição que ocupa, caso os órgãos de fiscalização não sejam acionadas para a defesa da sociedade e da lei.

Inobstante isso, as ilegalidades vão além do alhures mencionado, na medida em que, apesar da elaboração da Programação de Auditoria Fiscal para o trimestre de abril/junho, a Diretoria Geral do DFTRANS deixou de manifestar-se em face da programação encaminhada para aprovação, com ou sem alteração, em claro prejuízo às ações de auditoria fiscal que devem ser desenvolvidas permanentemente sobre o serviço público delegado, deixando os usuários do transporte público coletivo à mercê dos operadores do serviço, sem a devida e efetiva fiscalização estatal, pela inércia do

dirigente da entidade que deveria zelar pela prestação do serviço adequado ao pleno atendimento de seus usuários.

“Engessando” a Auditoria Fiscal ou tentando impedi-la de atuar, com atos protelatórios, por certo que atenta contra os princípios da administração pública e coloca em risco a própria segurança da população usuária dos serviços de transporte público coletivo. Nesse aspecto, urge providência imediata para garantir o respeito aos direitos dos usuários dos Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, restabelecendo-se a ordem jurídica.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, e diante da grave ameaça aos direitos dos usuários dos Serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, pela omissão ou demora da Diretoria Geral do DFTRANS em praticar ato vinculado, previsto na Resolução nº 001/2013, da Diretoria Colegiada, editada pelo próprio Diretor Geral, espera dessa D. Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão a promoção de ações no sentido de garantir o respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados pelo artigo 30, inciso V, da Constituição Federal, c/c artigos 335, 336 e 342. da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Brasília-DF, 26 de abril de 2013

Maria Isabel Borges G. Diderot
Presidenta em Exercício

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PROMOTOR DE JUSTIÇA DE DEFESA DO
PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal – ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de sua Presidenta infra-assinada, à ilustre presença de Vossa Senhoria, apresentar aditamento à Representação nº 08190.067.304/13-85, em curso nessa Promotoria, em face de novos fatos que vêm corroborar com a denunciada restrição ao exercício das atribuições legais do cargo de Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, pela Direção Geral do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans.

Inicialmente cumpre informar que no dia nove do corrente mês foram publicadas no DODF nº 94, a Instrução de Serviço nº 105, de 08 de maio de 2013, da Direção Geral do DFTrans, alterando a subordinação do Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis, criado pela Instrução nº 58, de 21/03/2013, passando-a ao atual Diretor Operacional – que não é Auditor Fiscal -, bem como a Resolução nº 02/2013, da Diretoria Colegiada do DFTrans, que altera o artigo 1º da Resolução nº 01/2013, da Diretoria Colegiada, de 18/03/2013, para atribuir competência ao atual Diretor Operacional do DFTrans para a elaboração e aprovação da programação fiscal, nos seguintes termos:

INSTRUÇÃO Nº 105. DE 08 DE MAIO DE 2013.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º Alterar a subordinação do Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis, instituído pela Instrução nº 58, de 21 de março de 2013, para torná-lo diretamente subordinado ao Diretor Operacional desta Autarquia.

Art. 2º As atribuições do Grupo serão fixadas por ato do Diretor Operacional.

Art. 3º Esta instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

DIRETORIA COLEGIADA
RESOLUÇÃO Nº 02/2013 – DIRETORIA COLEGIADA

A DIRETORIA COLEGIADA, DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 5º, inciso I, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º O artigo 1º, da Resolução nº 01/2013 – Diretoria Colegiada, publicada no DODF nº 55, de 18 de março de 2013, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º As ações fiscais no âmbito da DFTRANS obedecerão à programação fiscal previamente elaborada e aprovada pelo Diretor Operacional”.

§1º O desmembramento das operações programadas em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço emitida pela Chefia Imediata a que se vincular o auditor fiscal, pelo Gerente de Fiscalização ou pelo Diretor Operacional.

§ 2º As ações fiscais desenvolvida em desacordo com a programação fiscal a que se refere o caput e o parágrafo antecedente deste artigo, são nulas de pleno direito, sujeitando-se o servidor responsável às repercussões administrativas e judiciais”.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

RAIMUNDO LÚCIO LIMA DA SILVA, Diretor Técnico –
ADRIANO LÁZARO L. DOS REIS, Diretor Administrativo-
Financeiro – EXPEDITO AFONSO VELOSO, Diretor de Tecnologia
da Informação e MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA, Diretor
Geral.

Essas alterações saíram tão logo foram exonerados todos os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, dos cargos em comissão da estrutura administrativa da Diretoria Operacional do DFTrans, no DODF nº 92, de 07 de maio de 2013, página 18.

Mais uma vez resta clara a intenção de restringir ao máximo as informações detidas pela entidade aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, bem como limitar as ações de auditoria fiscal.

É evidente e notória a omissão da Direção Geral, que deixou de praticar ato de ofício quando não se manifestou sobre a programação fiscal apresentada pelo corpo de auditoria fiscal daquela entidade, constante do Processo nº 0098-002.073/2013 - DFTrans, pelo período de trinta e nove dias, quando então foi transferida a competência ao atual Diretor Operacional, com a edição da Resolução nº 02/2013, da Diretoria

Colegiada, colocando em risco toda a população do Distrito Federal, usuária ou não dos serviços de transporte público coletivo.

Perceba-se que, durante esse período, os Auditores Fiscais ficaram impedidos de executar qualquer ação coercitiva em nome do Estado, em razão da inércia da Direção Geral em aprovar a programação fiscal apresentada, com ou sem modificações, restando-lhes, tão somente, o exercício de atividades relacionadas ao diagnóstico de problemas detectados no STPC/DF para futuras ações. Apesar da alteração da Resolução, até a presente data não existe programação fiscal elaborada e aprovada pelo atual Diretor Operacional.

Por certo que os documentos apresentados na Representação comprovam o descaso da Direção Geral com os usuários dos serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, que ainda continuam sendo transportados sem um mínimo de segurança e conforto, em veículos com vistoria vencida, em pelo menos um quarto da frota rodante, além de outros problemas já relatados e comprovados.

As declarações da autoridade inerte, feitas recentemente através dos meios de comunicação disponíveis (tv, rádio, jornal, internet) - após denúncia desta Associação -, de que tal omissão foi necessária para sincronizar a fiscalização às ações de governo, bem como que a Auditoria Fiscal teria obrigação de agir para depois obter autorização da Direção Geral para a ação desenvolvida (autorização *a posteriori*?), no mínimo vêm demonstrar o total desrespeito aos direitos assegurados aos usuários dos serviços de transporte público coletivo, de receberem um serviço adequado (arts 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal; art. 1º, da Lei nº 8.987, de 13/02/1995) e certamente não condiz com as atuais ações de governo.

É importante ressaltar, ainda, que, para o pleno exercício das atividades de fiscalização, auditoria e controle previstas na Lei nº 2.706, de 27/04/2001, os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, utilizam-se ainda do sistema informatizado TDMax, do Sistema de Bilhetagem Automática, instalado pelo DFTrans na forma do disposto no Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2010, em cumprimento ao disposto na Lei nº 4.011, de 12/09/2007 (arts. 29, 43/49), e em consonância com o previsto no Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009 (art. 79, parágrafo único, II).

Contudo, em procedimento de auditoria instaurado, decorrente da compilação de demanda oriunda de reclamação apresentada por usuário do serviço de transporte público coletivo do DF, conforme se depreende do teor da cópia do Processo nº 0098-002.289/2013 – DFTrans em anexo, verificou-se que as informações colhidas pelos Auditores Fiscais, utilizando o acesso aos dados operacionais e de arrecadação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, registrados e armazenados no sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática, estavam destoantes daquelas obtidas pelo prestador do serviço, que também tem acesso ao sistema, cada qual com utilização de senha própria.

Veja-se o absurdo, enquanto ao Estado as informações são disponibilizadas de uma forma, levando-o a agir em conformidade com tais dados; ao permissionário-fiscalizado, as informações são disponibilizadas com conteúdo diverso daquele obtido pelo servidor. Pode-se concluir que várias podem ter sido as ações promovidas, pela Auditoria Fiscal de Transportes, embasadas em dados falsos, podendo acarretar sérios prejuízos ao erário.

Em face disso, em 08/04/2013, foi solicitado ao setor competente (Diretoria de Tecnologia e Informação – DTI, do DFTrans) que adotasse as providências necessárias à correção dessa grave irregularidade detectada, sob pena de inviabilizar toda ação de auditoria fiscal a ser promovida pela Diretoria Operacional do DFTrans e resultar em dano ao erário, sem que houvesse, contudo, qualquer resposta à demanda.

Solicitou-se, então, à Direção Geral da Autarquia a instauração de procedimento de sindicância para apurar possível ocorrência de inserção de dados falsos ou exclusão indevida de dados corretos do sistema informatizado TDMax do SBA, na medida em que estavam disponibilizadas a usuários distintos informações contraditórias sobre a mesma situação pesquisada, sendo, portanto, uma delas falsa.

Como se não bastasse, cada dia mais atos são praticados no sentido de montar arapucas para a Auditoria Fiscal, como as contidas na Instrução nº 108, de 10 de maio de 2013, publicada no DODF nº 96, de 13 de maio de 2013, *verbis*:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007 e o disposto no artigo 9º, da Lei nº 2.706, de 27 de abril de 2001, bem como os princípios regedores da Administração Pública, em especial a publicidade dos atos oficiais, RESOLVE:

Art. 1º A Programação Fiscal que regerá as atividades de fiscalização decorrente das atribuições desta Autarquia será publicada em até 10

(dez) dias em após da realização do ato fiscal disponibilizando-a na rede mundial de computadores.

Parágrafo único. A Diretoria Operacional encaminhará a programação fiscal à Assessoria de Comunicação para a publicação de que trata este artigo, cabendo a Ouvidoria da DFTrans a fiscalização do cumprimento desta Instrução.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Agora todos os setores do DFTrans estão incumbidos de adotar providências no sentido de intimidar as ações fiscais, de todas as formas possíveis. Apesar da redação da Instrução não se constituir em um texto claro e inteligível, pode-se extrair dele, inicialmente, que se pretende denotar que as atividades de fiscalização desenvolvidas pelos Auditores Fiscais decorrem das atribuições da entidade gestora. Ora, tais competências foram conferidas aos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal por meio da Lei nº 2.706/2001, portanto dela são decorrentes.

Depois, com o fito de dar publicidade aos atos oficiais, estabelece que a programação fiscal será publicada em até dez dias após a realização do ato fiscal. Nesse caso, ao que parece, considera-se a elaboração da programação fiscal como ato fiscal e prevê-se sua publicação em até dez dias. Se assim for, tal ato é privativo dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas, como se vê do disposto nos incisos I, II e IX, do artigo 2º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001, *verbis*:

Art. 2º Compete privativamente aos integrantes da Carreira de Fiscalização de Atividades Urbanas do Distrito Federal, observada a respectiva área de especialização:

I – exercer plenamente o poder de polícia administrativa em todo o território do Distrito Federal;

II – acompanhar e defender o cumprimento dos atos de poder de polícia administrativa;

(...)

IX – supervisionar, planejar ou coordenar as ações de fiscalização; (grifou-se).

Nem o Diretor Geral, nem o Diretor Operacional, se não forem integrantes da Carreira, poderiam elaborar a Programação de Auditoria Fiscal, pois se assim o fizerem

estarão praticando ato inválido, pelo vício no pressuposto subjetivo de falta de competência do agente emanador do ato administrativo.

Além do mais, a fiscalização do serviço delegado deveria estar concentrada nas mãos do órgão delegante, que é a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e não do órgão gestor, que é o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, como se depreende do disposto na norma que regulamenta o regime de concessões e permissões da prestação de serviços públicos (arts. 1º, 2º, 1, 3º, 29 e 30 da Lei nº 8.987, de 13/02/1995).

A publicidade que se pretende dar ao ato fiscal é no sentido de proporcionar aos fiscalizados elementos para questionarem os atos fiscais e buscarem sua nulificação, senão vejamos.

A elaboração e aprovação da Programação de Auditoria Fiscal agora se encontra concentrada nas mãos do atual Diretor Operacional, que não é Auditor Fiscal, e que, portanto, pretende garantir que os Auditores Fiscais atuem somente da forma como foi estabelecida na programação, sob pena das ações fiscais serem consideradas nulas e o agente fiscal responder administrativa e judicialmente pelos atos praticados.

Ocorre, porém, que a condição de atuação prevista na Lei nº 2.706/2001 - de que não deve se dar em desacordo com a programação fiscal previamente elaborada -, é mera indicação ou priorização de ação, não podendo o agente público se furtar ao cumprimento da programação, mas não pode ser interpretada de forma restritiva, impedindo a atuação dos agentes fiscais caso determinada ação não esteja prevista na programação ou ordem de serviço; para tanto o Auditor pode realizar o ato motivadamente, com base na LODF, nas atribuições previstas na Lei nº 2.706/2001 e na Lei 9.787, de 29/01/1999.

É certo que a independência funcional dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal do Distrito Federal tem assento constitucional (art. 19, XXIII, da LODF), e por isso mesmo o dispositivo que prevê a vinculação dos atos fiscais ao conteúdo da programação fiscal tem de ser interpretado à luz da garantia constitucional.

Restringir a ação fiscal, tão somente, ao previsto na programação fiscal é o mesmo que desconsiderar as competências legais conferidas aos integrantes da carreira e limitar as ações às decisões meramente administrativas que podem ser ou não coincidentes com o interesse público. Por isso mesmo as competências só podem ser estabelecidas em lei, por meio de processo legislativo constitucional.

Dessa forma, quando a Lei nº 2.706/2001 prevê que a fiscalização decorrente do exercício das atribuições legais do cargo obedecerá à programação fiscal previamente elaborada, o faz com o intuito de organizar, planejar, priorizar as ações fiscais, as quais não devem ser desenvolvidas em desacordo com a programação, mas não tem o condão de limitar a ação ao seu conteúdo, pela independência funcional de que são detentores os ocupantes dos cargos de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, que tem obrigação de agir diante de irregularidades detectadas na prestação do serviço público delegado, já que possui competência privativa para seu exercício.

Nesse aspecto, pode-se concluir por mais um boicote institucionalizado à ação fiscal do Estado. As dificuldades encontradas pelo corpo de auditoria fiscal do DFTrans para o desempenho das competências mencionadas e de suas atribuições por interferência ou má gestão da Direção Geral é flagrante e imoral, por isso mesmo passíveis de ações no sentido de fazer valer os direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo no DF, que estão impedidos de contar com a legítima e necessária atividade de fiscalização à prestação do serviço delegado, inclusive por meio da restrição ao acesso de dados no sistema informatizado TDMax do SBA.

Por mais esta razão, requer que sejam promovidas por esse órgão de fiscalização as medidas que possam resguardar e restabelecer o direito dos Auditores Fiscais de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, de exercerem suas atividades sem os constantes entraves promovidos pela Direção Geral do DFTrans, com o intuito de ver garantido o respeito aos direitos assegurados aos usuários do transporte público coletivo do DF, de receberem um serviço adequado (arts 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal; art. 1º. da Lei nº 8.987, de 13/02/1995).

Brasília-DF, 15 de maio de 2013

Maria Isabel Borges G. Diderot
Presidenta em Exercício

ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)-GERAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal-
ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado,
à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, V, 130, da Constituição
Federal, combinado com os artigos 85, 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito
Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

contra a restrição ao exercício das atribuições legais dos cargos dos integrantes da
Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de
Especialização Transportes pela Diretoria Geral do Transporte Urbano do Distrito
Federal – DFTRANS, e pelo Diretor Operacional, que pode resultar em graves prejuízos
à população usuária dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal,
pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.

DOS FATOS

Em 18 de março do corrente ano, saiu publicada no DODF nº 55, a Resolução nº
001/2013, da Diretoria Colegiada do DFTRANS, com o seguinte teor:

TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
RESOLUÇÃO Nº 1/2013 DA DIRETORIA COLEGIADA
DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO
FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 7º, Inciso
VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de
janeiro de 2007, RESOLVE:
Art. 1º As ações fiscais desenvolvidas no âmbito da DFTrans
obedecerão à programação fiscal, previamente elaborada pelo Diretor
Operacional e aprovada, com as alterações que entender
pertinentes, pelo Diretor Geral.
§ 1º. O desmembramento das operações programadas em ações fiscais
individuais dar-se-á por ordem de serviço emitida exclusiva e

indelegavelmente, pelo Diretor Operacional que dará conhecimento à Diretoria Geral.

§ 2º. As ordens de serviço de que trata o parágrafo anterior se vinculam estritamente à ordem de programação, não podendo ir além do programado.

§ 3º. As ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal a que se refere o caput e os parágrafos deste artigo são nulas de pleno direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

RAIMUNDO LÚCIO LIMA DA SILVA - Diretor Técnico Diretor;
ADRIANO LÁZARO LOURENÇO DOS REIS - Diretor Administrativo Financeiro; EXPEDITO AFONSO VELOSO - Diretor de Tecnologia da Informação; MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA - Diretor Geral.

Em face disso, no dia 28 do mesmo mês, foi encaminhada à Diretoria Geral do DFTRANS a Programação de Auditoria Fiscal elaborada pela então Diretoria Operacional para o trimestre abril/junho, contida no Processo nº 0098-002.073/2013, cópia em anexo, para aprovação, com ou sem alteração, conforme determina a Resolução da Diretoria Colegiada, editada pelo próprio Diretor Geral.

Ocorre que até a presente data não houve manifestação expressa da Diretoria Geral, ou do atual Diretor Operacional, em relação à Programação de Auditoria Fiscal previamente elaborada, sendo as Ordens de Serviço expedidas em 31 de maio de 2013, com limitações às atividades de Auditoria Fiscal, incorrendo em clara ilegalidade e abuso de poder, com escalas de trabalho que colocam em risco a vida e integridade física dos servidores, senão vejamos.

Posteriormente à apresentação da Programação de Auditoria Fiscal, a Chefia de Gabinete da Diretoria Geral encaminhou, em 05/04/2013, à Diretoria Operacional o Memorando nº 085/2013, cópia em anexo, contendo relação de algumas demandas, nominadas por ela como programação, indicando-as como alteração à programação proposta.

Em resposta, a Diretoria Operacional produziu documento explicando que, dentre as onze demandas citadas, oito já estavam incluídas na programação trimestral enviada, duas já haviam sido objeto de programação anterior e somente uma poderia ser incluída, após análise, por aquela Diretoria, da Programação constante do Processo nº 0098-002.073/2013 (cópia em anexo).

Mais uma vez não houve resposta da Diretoria Geral, apesar dos vários apelos direcionados àquela unidade de direção superior para que fosse analisada a Programação de Auditoria Fiscal para o trimestre abril/junho.

Assim, os integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, tiveram suas atividades restritas à execução de diagnóstico de problemas relacionados aos Serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, sem que pudessem atuar coercitivamente, em razão da ausência das Ordens de Serviço, que somente poderiam ser emitidas após aprovação da Programação de Auditoria Fiscal.

Em face disso, caiu vertiginosamente nos meses de abril e maio o número de autos de infração lavrados por infringência às normas que regulam os Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, bem como a emissão dos Termos de Auditoria Fiscal (retenção, recolhimento e apreensão de veículos). Tais fatos podem ser visualizados no quadro demonstrativo em anexo.

Cumprе ressaltar, ainda, que logo após a edição da referida Resolução, foi criado através da Instrução de Serviço nº 58, de 21 de março de 2013, publicado no DODF nº 59, de 22/03/2013, o Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis – GAS, a quem o Diretor Geral do DFTRANS atribuiu competência exclusiva para o combate ao transporte ilegal de passageiros e para as ações de fiscalização no Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, subordinado diretamente à Diretoria Geral, como se vê abaixo:

INSTRUÇÃO Nº 58, DE 21 DE MARÇO DE 2013.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 7º, Inciso VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e considerando a dicção normativa do artigo 22, VIII, da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Considerando o aumento na atividade ilícita de transporte ilegal de passageiros no território do Distrito Federal.

Considerando a necessidade de se combater o exercício de transporte ilegal de passageiros no âmbito do transporte coletivo do Distrito Federal.

Considerando a necessidade de se impor maior eficiência e eficácia ao combate do transporte ilegal de passageiros.

Considerando a necessidade de se fiscalizar eficientemente o Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, de modo a impedir solução de continuidade e sanar deficiência na prestação dos serviços públicos.

Considerando a necessidade de especialização como forma de se aumentar a eficiência nos atos da Administração, RESOLVE:

Art. 1º Instituir, diretamente subordinado à Diretoria Geral da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis – GAS, com competência para o combate ao transporte ilegal de passageiros no Distrito Federal e para as ações de fiscalização no Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

Art. 2º Designar PEDRO JORGE DE OLIVEIRA BRASIL, mat. 42.646-6, JUNIO CELSO NICOLA, mat. 37.866-6, CLÁUDIO MARCELO O. PINHEIRO, mat. 37.918-2, MÁRCIO DA SILVA SOUSA, mat. 42.115-4, PATRÍCIA RODRIGUES BOTELHO, mat. 42.080-8, VANESSA DALTROZO MUNHOZ, mat. 43.103-6, MARCOS FERREIRA DA SILVA, mat. 42.109-X, TIBURTINO LOPES JÚNIOR, mat. 33.358-1, para, sob a coordenação do primeiro, compor o grupo de trabalho de que trata o artigo 1º desta Instrução.

Art. 3º Designar o empregado público RENATO ITAJAHY MALCOTTI para apoiar as atividades do grupo de trabalho de que trata o artigo 1º desta instrução.

Art. 4º Compete ao grupo de trabalho instituído no artigo 1º desta instrução:

I – Realizar atividades de inteligência para identificar o exercício reiterado de transporte ilegal de passageiros;

II – Realizar operações de combate ao transporte ilegal de passageiros;

III – Propor políticas de combate ao transporte ilegal de passageiros;

IV – Realizar atividades de fiscalização no sistema de transporte rural de passageiros;

V – Emitir relatório semanal de todas as atividades realizadas, dirigindo-o ao Diretor Geral da DFTrans;

VI – Noticiar, ao Diretor Geral da DFTrans, o resultado das atividades de inteligência, de modo a prevenir o aumento no exercício do transporte ilegal de passageiros;

VII – Noticiar ao Diretor Geral da DFTrans as ocorrências relevantes, apreensões, recolhimento de veículos e as penalidades impostas aos permissionários.

§ 1º Compete exclusivamente ao grupo de trabalho instituído por esta Instrução, no âmbito da DFTrans, o combate ao transporte ilegal de passageiros e as atividades de fiscalização exercidas no âmbito do Serviço Complementar Rural do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

§ 2º As atividades decorrentes do exercício das atribuições de que trata a presente Instrução obedecerá à programação fiscal previamente elaborada pela Diretoria Geral da DFTrans, cujo desmembramento em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço expedida pelo Coordenador do Grupo de Trabalho.

§ 3º As ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal a que se referem os parágrafos antecedentes são nulas de pleno

direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais.

§ 4º O processamento das penalidades de multa impostas pelos integrantes do Grupo de Trabalho de que trata esta Instrução seguirá o rito ordinário.

Art. 5º. Deferir ao Grupo de Trabalho a possibilidade de consulta direta à Assessoria Jurídico Legislativa desta Autarquia, sendo determinado trâmite prioritário às consultas formuladas.

Art. 6º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário. (Grifou-se).

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Contrariando o próprio texto da Resolução nº 001/2013, da Diretoria Colegiada, além da Lei Distrital nº 2.706, de 27 de abril de 2001, o Diretor Geral, agora através de Instrução de Serviço, retira as competências legais dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, para fixá-las em um grupo restrito de Auditores Fiscais, subordinado a ele, bem como estabelece que, em relação a esse grupo, as programações de auditoria fiscal deverão ser elaboradas pela Diretoria Geral e não mais pela Diretoria Operacional.

Em 09/05/2013, foram publicadas no DODF nº 94, a Instrução de Serviço nº 105, de 08 de maio de 2013, da Direção Geral do DFTrans, alterando a subordinação do Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis, criado pela Instrução nº 58, de 21/03/2013, passando-a ao atual Diretor Operacional – que não é Auditor Fiscal -, bem como a Resolução nº 02/2013, da Diretoria Colegiada do DFTrans, que altera o artigo 1º da Resolução nº 01/2013, da Diretoria Colegiada, de 18/03/2013, para atribuir competência ao atual Diretor Operacional do DFTrans para a elaboração e aprovação da programação fiscal, nos seguintes termos:

INSTRUÇÃO Nº 105. DE 08 DE MAIO DE 2013.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VII, do Regimento Interno, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º Alterar a subordinação do Grupo de Atuação Fiscal em Áreas Sensíveis, instituído pela Instrução nº 58, de 21 de março de 2013, para torná-lo diretamente subordinado ao Diretor Operacional desta Autarquia.

Art. 2º As atribuições do Grupo serão fixadas por ato do Diretor Operacional.

Art. 3º Esta instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

DIRETORIA COLEGIADA
RESOLUÇÃO Nº 02/2013 – DIRETORIA COLEGIADA

A DIRETORIA COLEGIADA, DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 5º, inciso I, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:

Art. 1º O artigo 1º, da Resolução nº 01/2013 – Diretoria Colegiada, publicada no DODF nº 55, de 18 de março de 2013, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º As ações fiscais no âmbito da DFTRANS obedecerão à programação fiscal previamente elaborada e aprovada pelo Diretor Operacional”.

§1º O desmembramento das operações programadas em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço emitida pela Chefia Imediata a que se vincular o auditor fiscal, pelo Gerente de Fiscalização ou pelo Diretor Operacional.

§ 2º As ações fiscais desenvolvida em desacordo com a programação fiscal a que se refere o caput e o parágrafo antecedente deste artigo, são nulas de pleno direito, sujeitando-se o servidor responsável às repercussões administrativas e judiciais”.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

RAIMUNDO LÚCIO LIMA DA SILVA, Diretor Técnico –
ADRIANO LÁZARO L. DOS REIS, Diretor Administrativo-
Financeiro – EXPEDITO AFONSO VELOSO, Diretor de Tecnologia
da Informação e MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA, Diretor
Geral.

Essas alterações saíram tão logo foram exonerados todos os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, dos cargos em comissão da estrutura administrativa da Diretoria Operacional do DFTrans, no DODF nº 92, de 07 de maio de 2013, página 18.

Resta clara a intenção de restringir ao máximo as informações detidas pela entidade aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, bem como limitar as ações de auditoria fiscal.

É evidente e notória a omissão da Direção Geral, que deixou de praticar ato de ofício quando não se manifestou sobre a programação fiscal apresentada pelo corpo de auditoria fiscal daquela entidade, constante do Processo nº 0098-002.073/2013 - DFTrans, pelo período de trinta e nove dias, quando então foi transferida a competência ao atual Diretor Operacional, com a edição da Resolução nº 02/2013, da Diretoria

Colegiada, colocando em risco toda a população do Distrito Federal, usuária ou não dos serviços de transporte público coletivo.

Perceba-se que, durante esse período, os Auditores Fiscais ficaram impedidos de executar qualquer ação coercitiva em nome do Estado, em razão da inércia da Direção Geral e do atual Diretor Operacional em aprovar a programação fiscal apresentada, restando-lhes, tão somente, o exercício de atividades relacionadas ao diagnóstico de problemas detectados no STPC/DF para futuras ações.

Tais fatos comprovam o descaso da Direção Geral com os usuários dos serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, que são transportados sem um mínimo de segurança e conforto, em veículos com vistoria vencida, em pelo menos um quarto da frota rodante, além de outros problemas já relatados e comprovados.

As declarações da autoridade inerte, feitas recentemente através dos meios de comunicação disponíveis (tv, rádio, jornal, internet) - após denúncia desta Associação -, de que tal omissão foi necessária para sincronizar a fiscalização às ações de governo, bem como que a Auditoria Fiscal teria obrigação de agir para depois obter autorização da Direção Geral para a ação desenvolvida (autorização *a posteriori*?), no mínimo vêm demonstrar o total desrespeito aos direitos assegurados aos usuários dos serviços de transporte público coletivo, de receberem um serviço adequado (arts 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal; art. 1º, da Lei nº 8.987, de 13/02/1995) e certamente não condiz com as atuais ações de governo.

Em seguida, no dia 29/05/2013, foi publicada no DODF nº 110, a Instrução nº 123, de 27/05/2013, com o seguinte teor:

INSTRUÇÃO Nº 123, DE 27 DE MAIO DE 2013.

O DIRETOR-GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, considerando a natureza essencial e ininterrupta da prestação de serviço público coletivo no âmbito do STPC/DF e tendo em vista a necessidade de se regulamentar critérios para a execução de escala de revezamento pelos servidores em exercício na Autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, RESOLVE :

Art. 1º Determinar o funcionamento ininterrupto das atividades relativas à gestão, monitoramento e fiscalização do Transporte Público Coletivo Urbano, de modo a impedir a solução de continuidade nos termos do artigo 341, da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Art. 2º Para os servidores em exercício na DFTrans poderá ser autorizada ou determinada escala de revezamento, em regime de plantão, para execução de

serviços de natureza ininterrupta, quando no desempenho das suas atividades, nos termos e condições previstos nesta Instrução.

§ 1º A escala de revezamento de que trata o caput deste artigo, para os servidores que laboram sob regime de trabalho de quarenta horas semanais será de oito horas diárias efetivamente laboradas, com intervalo para descanso nos termos determinados pela Chefia Imediata ou obedecerá à proporção de uma jornada de trabalho para cada três de descanso, considerando-se um plantão de 24 (vinte e quatro) horas trabalhadas por 72 (setenta e duas) horas de descanso ou 12 (doze) horas trabalhadas por 36 (trinta e seis) horas de descanso, dependendo da necessidade do serviço, respeitando o regime de trabalho estabelecido em Lei.

§ 2º A escala de revezamento de que trata o caput deste artigo, para os servidores que laboram sob regime de trabalho de trinta horas semanais será de seis horas diárias efetivamente laboradas ou obedecerá à proporção de uma jornada de trabalho para cada cinco de descanso, considerando-se um 12 (doze) horas trabalhadas por 60 (sessenta) horas de descanso, dependendo da necessidade do serviço, respeitando o regime de trabalho estabelecido em lei.

§ 3º Os plantões iniciam-se e encerram-se no horário estipulado pela Diretoria a que estiver subordinado o servidor, considerando a necessidade do serviço.

§ 4º O regime de plantão implica a permanência ininterrupta do servidor no local da execução das atividades, durante o tempo integral do plantão.

§ 5º A Diretoria Administrativo – Financeira desta Autarquia instituirá os procedimentos e controles para que a carga horária mensal estabelecida em lei seja cumprida.

§ 6º O exercício dos servidores sujeitos ao regime de plantão será designado em função das escalas estabelecidas na forma dos parágrafos 1º e 2º deste artigo. § 7º A Direção das unidades poderá, em situações excepcionais, remanejar seus servidores nas escalas de revezamento, mantendo-se a proporcionalidade mensal entre as horas trabalhadas e as horas de descanso.

Art. 3º Adotar-se-á folha de ponto específica contendo os dias efetivamente trabalhados. Parágrafo único. Compete à chefia imediata do servidor que trabalha em regime de plantão, na forma prevista nesta Instrução, manter o efetivo controle sobre as escalas de revezamento realizadas, bem como atestar as folhas de ponto respectivas.

Art. 4º Para o cumprimento do regime de trabalho a que estiver submetido o Servidor, as Direções das unidades adotarão procedimentos e controles para que a carga horária mensal não ultrapasse e nem seja menor que a exigida em lei.

Art. 5º Em nenhuma hipótese o servidor poderá ser escalado para dois plantões consecutivos.

Art. 6º Será permitida a troca de plantões desde que os interessados requeiram à Direção da unidade, em um único formulário, com a devida justificativa, conforme regulamentação normativa a ser expedida por cada Direção, observado o artigo anterior.

Art. 7º O benefício auxílio-transporte ou a indenização de transporte serão concedidos na proporção dos dias de plantão trabalhados.

Art. 8º Aos servidores alcançados por esta Instrução, trabalhando no regime de escala estabelecido no artigo 1º, é permitido o gozo do abono de ponto previsto no art. 151 da Lei Complementar 840/2011, da seguinte forma: I – Escala de revezamento 24 x 72 horas: dois plantões de 24 horas por ano; II – Escala de revezamento 12 x 36 horas: quatro plantões de 12 horas por ano;

III - Escala de revezamento 12 x 60 horas: cinco plantões de 12 horas por ano.

Art. 9º Compete à Diretoria Administrativo - Financeira baixar os atos complementares necessários ao exercício pleno de suas competências e ao cumprimento do disposto nesta Portaria.

Art. 10. A comunicação acerca das escalas, ordens serviço e demais atos poderá se dar, também, por via eletrônica na caixa postal eletrônica funcional ou a informada pelo servidor.

Art. 11. Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

A partir de então, estabeleceu-se através de instrução a jornada de trabalho em sistema de revezamento para os servidores em exercício no DFTrans, em substituição à jornada anteriormente fixada e cumprida entre os horários de 08:00 às 19:00 horas, de segunda à sexta-feira, nos termos do art. 1º, do Decreto nº 29.018, de 02/05/2008, pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, para o regime de quarenta horas semanais.

Ocorre que, no dia 31 de maio do corrente ano alguns integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal – Área de Especialização Transportes receberam em seus *e-mails* particulares, do *e-mail* gerenciadefiscalizacao@gmail.com, - também particular, já que não possui indicação da instituição de origem, não podendo ser considerado, portanto, institucional -, a seguinte mensagem:

Prezados(as) Senhores(as),

De ordem do Sr. Diretor Operacional encaminhamos anexa Escala de Trabalho para os servidores da carreira Auditoria fiscal que exercerão suas atividades na Rodoviária do Plano Piloto, em conformidade com a Instrução nº 120, de 27 de março de 2013.

Estão anexas também as Ordens de Serviço por nome individual.

Frederico Martins,
GFI (respondendo)

Enquanto alguns Auditores acessaram os anexos enviados através da mensagem, outros, com receio de tratar-se de difusão de vírus, não abriram as caixas nem puderam buscar orientação ou informação junto ao DFTrans - ou com os supostos emissores da mensagem e anexos -, por terem sido enviados em dia de ponto facultativo no GDF. Além do mais, o próprio texto contém impropriedades que não condizem com qualquer informação oficial, senão vejamos.

Inicialmente, a mensagem não faz menção a qualquer Programação de Auditoria Fiscal que teria originado as citadas ordens de serviço individualizadas, descumprindo própria determinação contida na Resolução nº 01/2013, da Diretoria Colegiada, alterada pela Resolução nº 02/2013.

Por exemplo, embora o texto estabeleça que as atividades sejam exercidas na Rodoviária do Plano Piloto, alguns anexos acessados preveem seu exercício em local diverso daquela localidade, contendo, assim, informações completamente contraditórias entre si.

Além disso, a mensagem faz menção à conformação com o estabelecido na Instrução nº 120, de 27 de março de 2013, cujo teor não foi possível acessar, já que o ato normativo em referência, ao que parece, não existe.

Por todas essas irregularidades e inconsistências detectadas, não se pode dar credibilidade ou autenticidade ao conteúdo de tal mensagem e de seus anexos, razão pela qual os Auditores Fiscais destinatários das supostas ordens de serviço compareceram ao órgão gestor no início do expediente da segunda-feira, dia 03/06/2013, para obtenção dos esclarecimentos necessários acerca do fato e receber, se fosse o caso, as ordens e escalas mencionadas, além das informações imprescindíveis ao seu cumprimento. Na sequência, alguns Auditores Fiscais receberam as Ordens de Serviço e escalas, enquanto outros aguardam até o presente momento.

A frequência com que todos os integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, vêm sendo submetidos às pressões decorrentes de várias ameaças sofridas pela edição de atos normativos internos, que disciplinam o exercício de suas atividades de modo a dar interpretação que convém às normas editadas em processo legislativo constitucional, bem como a falta de aprovação da Programação de Auditoria Fiscal elaborada por quem tem competência legal, que impede o exercício pleno de suas atribuições, além das surpreendentes convocações realizadas de forma intempestiva e inadequada, ou de escalas montadas sem observância às mínimas condições de segurança, colocando em sério risco à integridade física e dignidade dos agentes públicos, está lhes trazendo muita angústia e sofrimento, fazendo com que fiquem extremamente preocupados com as próximas atitudes de que poderão ser vítimas e das condições extremamente perigosas a que estão sendo submetidos, com escalas de trabalho em locais sem nenhuma infraestrutura ou condições de cumprimento das ordens de serviço emitidas.

A desestabilização de todo corpo fiscal do DFTrans já pode ser sentida pela população usuária dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, na

medida em que é originária da flagrante restrição às suas competências legais e dos constantes ataques que vem sofrendo por ter ousado representar contra as ilegalidades praticadas pelo dirigente do órgão gestor.

DO DIREITO

Inicialmente, pode-se observar a flagrante ilegalidade da Resolução nº 001/2013, que foi produzida extrapolando os contornos estabelecidos pela norma reguladora (artigo 9º, da Lei nº 2.706, de 27 de abril de 2001), na medida em que criou restrições ao exercício das atribuições dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, condicionando a emissão das Ordens de Serviço à prévia aprovação, pela Diretoria Geral, da Programação de Auditoria Fiscal elaborada pela Diretoria Operacional daquela Entidade Autárquica, bem como proibiu a realização de qualquer ação de auditoria fiscal que não esteja prevista na Programação.

Veja-se do disposto na norma em referência:

Art. 9º A fiscalização decorrente do exercício das atribuições a que se referem os arts. 2º a 8º desta Lei obedecerá à programação fiscal previamente elaborada, cujo desmembramento em ações fiscais individuais dar-se-á por ordem de serviço da respectiva chefia imediata.

Parágrafo único. As ações fiscais desenvolvidas em desacordo com a programação fiscal a que se refere o caput são nulas de pleno direito, sujeitando-se o agente responsável às repercussões administrativas e judiciais. (Grifou-se).

Nesse aspecto, pode-se extrair que a norma de regência proíbe o desenvolvimento de ações fiscais **em desacordo** com a programação fiscal, mas não restringe a atividade de fiscalização ao estritamente nela previsto. Com efeito, o inciso XXIII, do artigo 19, da Lei Orgânica do Distrito Federal, garante aos integrantes da carreira de Auditoria de Atividades Urbanas “independência funcional no exercício de suas atribuições”, senão vejamos:

Art. 19. A administração pública direta, indireta ou fundacional, de qualquer dos Poderes do Distrito Federal, obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, razoabilidade, motivação e interesse público, e também ao seguinte:

(...)

XXIII – aos integrantes da carreira de Auditoria de Atividades Urbanas é garantida a independência funcional no exercício de suas atribuições, exigido nível superior de escolaridade para ingresso na carreira. (Inciso acrescido pela Emenda à Lei Orgânica nº 21, de 1997.)

Ora, essa independência nada mais é que o poder-dever de agir diante das irregularidades verificadas na prestação do serviço público delegado, não havendo como proibir o exercício das competências pelos seus titulares, face à obrigatoriedade de atuação diante de situações que assim o exijam, em nome do interesse público incidente.

Ao que parece, assim não ficou estabelecido na Resolução editada, ao arrepio das normas que regulam a atividade fiscal dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, bem como ao previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal.

Atos editados no âmbito do DFTRANS, pelo dirigente da entidade, por meio de Instrução de Serviço e Resolução, não podem se prestar a alterar ou revogar norma produzida em observância ao processo legislativo constitucional (Lei nº 2.706, de 27/04/2001), que reestrutura a Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal e estabelece as competências privativas dos integrantes da Carreira e de cada especialidade.

Tudo isso só pode levar ao enfraquecimento das garantias constitucionais dos usuários do serviço delegado, que estão, mais uma vez, na área de transporte público coletivo do Distrito Federal, relegados a segundo plano pela ânsia do poder desmedido, já que a pretensa limitação das ações de auditoria fiscal corrobora com os interesses particulares de poucos contra o interesse público que visa preservar os direitos dos usuários dos Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (interesse da coletividade). A questão foi debatida no Plenário da Câmara Legislativa do Distrito Federal, seção plenária do dia 05 de junho de 2013, a partir do pronunciamento dos Deputados Distritais Rôney Nemer e Eliana Pedrosa, com a participação dos Deputados Distritais Chico Leite, Chico Vigilante e Liliane Roriz.

Reflexos dessa situação podem ser visualizados nos resultados de levantamentos realizados, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, anteriormente, pela Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes que compõem a base da Programação de Auditoria Fiscal – Trimestre Abril/Junho, como por exemplo:

- 1) Prestação de serviço em cerca de 20 (vinte) linhas interrompida totalmente, por conta dos permissionários por elas responsáveis;
- 2) Programação operacional de mais de 500 (quinhentas) linhas alterada, sem autorização, pelos permissionários;
- 3) Mais de 800 (oitocentos) veículos em operação com vistoria vencida;
- 4) Cerca de 100 (cem) veículos em operação descumprindo determinação de retirada de circulação para saneamento de defeitos detectados.

A par dessas medidas produzidas pela Diretoria Geral do DFTRANS, outras vieram com o intuito de tentar limitar as ações de auditoria fiscal, utilizando-se dos meios mais esdrúxulos em face da posição que ocupa, mesmo tendo sido acionados os órgãos de fiscalização para a defesa da sociedade e da lei, através de Representações apresentadas no Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, bem como de Ação de Mandado de Segurança impetrado pelo Sindicato dos Servidores Integrantes da Carreira de Fiscalização do Distrito Federal – SINDAFIS para o resguardo da garantia do exercício das atribuições legais do cargo (Processo 2013.01.1.068088-5, em curso na 2ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal, cópia em anexo).

Inobstante isso, as ilegalidades vão além do alhures mencionado, na medida em que, apesar da elaboração da Programação de Auditoria Fiscal para o trimestre de abril/junho, a Diretoria Geral do DFTRANS deixou de manifestar-se em face da programação encaminhada para aprovação, com ou sem alteração, em claro prejuízo às ações de auditoria fiscal que devem ser desenvolvidas permanentemente sobre o serviço público delegado, deixando os usuários do transporte público coletivo à mercê dos operadores do serviço, sem a devida e efetiva fiscalização estatal, pela inércia do dirigente da entidade que deveria zelar pela prestação do serviço adequado ao pleno atendimento de seus usuários.

“Engessando” a Auditoria Fiscal ou tentando impedi-la de atuar, com atos protelatórios, por certo que atenta contra os princípios da administração pública e coloca em risco a própria segurança da população usuária dos serviços de transporte público coletivo. Nesse aspecto, urge providência imediata para garantir o respeito aos direitos dos usuários dos Serviços de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, restabelecendo-se a ordem jurídica.

Como se não bastasse, cada dia mais atos são praticados no sentido de montar arapucas para a Auditoria Fiscal, como as contidas na Instrução nº 108, de 10 de maio de 2013, publicada no DODF nº 96, de 13 de maio de 2013, *verbis*:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007 e o disposto no artigo 9º, da Lei nº 2.706, de 27 de abril de 2001, bem como os princípios reitores da Administração Pública, em especial a publicidade dos atos oficiais, RESOLVE:

Art. 1º A Programação Fiscal que regerá as atividades de fiscalização decorrente das atribuições desta Autarquia será publicada em até 10 (dez) dias após a realização do ato fiscal disponibilizando-a na rede mundial de computadores.

Parágrafo único. A Diretoria Operacional encaminhará a programação fiscal à Assessoria de Comunicação para a publicação de que trata este artigo, cabendo a Ouvidoria da DFTrans a fiscalização do cumprimento desta Instrução.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Agora todos os setores do DFTrans estão incumbidos de adotar providências no sentido de intimidar as ações fiscais, de todas as formas possíveis. Apesar da redação da Instrução não se constituir em um texto claro e inteligível, pode-se extrair dele, inicialmente, que se pretende denotar que as atividades de fiscalização desenvolvidas pelos Auditores Fiscais decorrem das atribuições da entidade gestora. Ora, tais competências foram conferidas aos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal por meio da Lei nº 2.706/2001, portanto dela são decorrentes.

Depois, com o fito de dar publicidade aos atos oficiais, estabelece que a programação fiscal será publicada em até dez dias após a realização do ato fiscal. Nesse caso, ao que parece, considera-se a elaboração da programação fiscal como ato fiscal e prevê-se sua publicação em até dez dias. Se assim for, tal ato é privativo dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas, como se vê do disposto nos incisos I, II e IX, do artigo 2º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001, *verbis*:

Art. 2º Compete privativamente aos integrantes da Carreira de Fiscalização de Atividades Urbanas do Distrito Federal, observada a respectiva área de especialização:

I – exercer plenamente o poder de polícia administrativa em todo o território do Distrito Federal;

II – acompanhar e defender o cumprimento dos atos de poder de polícia administrativa:

(...)

IX – supervisionar, **planejar** ou coordenar as ações de fiscalização; (grifou-se).

Nem o Diretor Geral, nem o Diretor Operacional, se não forem integrantes da Carreira, poderiam elaborar a Programação de Auditoria Fiscal, pois se assim o fizerem estarão praticando ato inválido, pelo vício no pressuposto subjetivo de falta de competência do agente emanador do ato administrativo.

Além do mais, a fiscalização do serviço delegado deveria estar concentrada nas mãos do órgão delegante, que é a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, e não do órgão gestor, que é o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, como se depreende do disposto na norma que regulamenta o regime de concessões e permissões da prestação de serviços públicos (arts. 1º, 2º, 1, 3º, 29 e 30 da Lei nº 8.987, de 13/02/1995).

A publicidade que se pretende dar ao ato fiscal é no sentido de proporcionar aos fiscalizados elementos para questionarem os atos fiscais e buscarem sua nulificação, senão vejamos.

A elaboração e aprovação da Programação de Auditoria Fiscal agora se encontra concentrada nas mãos do atual Diretor Operacional, que não é Auditor Fiscal, e que, portanto, pretende garantir que os Auditores Fiscais atuem somente da forma como foi estabelecida na programação, sob pena das ações fiscais serem consideradas nulas e o agente fiscal responder administrativa e judicialmente pelos atos praticados.

Ocorre, porém, que a condição de atuação prevista na Lei nº 2.706/2001 - de que não deve se dar em desacordo com a programação fiscal previamente elaborada -, é mera indicação ou priorização de ação, não podendo o agente público se furtar ao cumprimento da programação, mas não pode ser interpretada de forma restritiva, impedindo a atuação dos agentes fiscais caso determinada ação não esteja prevista na programação ou ordem de serviço; para tanto o Auditor pode realizar o ato motivadamente, com base na LODF, nas atribuições previstas na Lei nº 2.706/2001 e na Lei 9.787, de 29/01/1999.

É certo que a independência funcional dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal do Distrito Federal tem assento constitucional (art. 19, XXIII, da LODF), e por

isso mesmo o dispositivo que prevê a vinculação dos atos fiscais ao conteúdo da programação fiscal tem de ser interpretado à luz da garantia constitucional.

Restringir a ação fiscal, tão somente, ao previsto na programação fiscal é o mesmo que desconsiderar as competências legais conferidas aos integrantes da carreira e limitar as ações às decisões meramente administrativas que podem ser ou não coincidentes com o interesse público. Por isso mesmo as competências só podem ser estabelecidas em lei, por meio de processo legislativo constitucional.

Dessa forma, quando a Lei nº 2.706/2001 prevê que a fiscalização decorrente do exercício das atribuições legais do cargo obedecerá à programação fiscal previamente elaborada, o faz com o intuito de organizar, planejar, priorizar as ações fiscais, as quais não devem ser desenvolvidas em desacordo com a programação, mas não tem o condão de limitar a ação ao seu conteúdo, pela independência funcional de que são detentores os ocupantes dos cargos de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, que tem obrigação de agir diante de irregularidades detectadas na prestação do serviço público delegado, já que possui competência privativa para seu exercício.

Nesse aspecto, pode-se concluir por mais um boicote institucionalizado à ação fiscal do Estado. As dificuldades encontradas pelo corpo de auditoria fiscal do DFTrans para o desempenho das competências mencionadas e de suas atribuições por interferência ou má gestão da Direção Geral é flagrante e imoral, por isso mesmo passíveis de ações no sentido de fazer valer os direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo no DF, que estão impedidos de contar com a legítima e necessária atividade de fiscalização à prestação do serviço delegado.

Já em relação às escalas encaminhadas, para serem cumpridas individualmente, nos horários de 06:00 às 15:00 horas (com intervalo de uma hora) e de 14:00 às 23:00 horas (com intervalo de uma hora) nos dias indicados, inclusive sábados, domingos e feriados, nos terminais das Regiões Administrativas, convém esclarecer o que se segue.

Os Núcleos de Auditoria Fiscal abrangem quatro áreas, assim definidas: NAF I, que possui terminais nas regiões da Rodoviária do Plano Piloto, São Sebastião, Asa Norte, Asa Sul, 616 Sul, Cruzeiro, Guará I e Guará II; NAF II, com terminais no Setor O, QNR, Brazlândia, Sol Nascente, P Sul, P Norte, M Norte, Taguatinga Norte e Taguatinga Sul; NAF III, com terminais no Gama, Santa Maria, Riacho Fundo, Samambaia, Recanto das Emas, Núcleo Bandeirante, Candangolândia e Park Way; e NAF IV, com terminais em Planaltina, Sobradinho, Sobradinho II, Paranoá e Itapoã.

Ocorre que vários terminais acima especificados não possuem quaisquer condições estruturais ou funcionais que possibilitem aos agentes auditores fiscais do Estado permanecer naqueles terminais por nove horas diárias, sozinhos, e nos horários indicados que se iniciam às 06:00 e vão até às 23:00 horas, sem nenhuma infraestrutura para acomodá-los e sem oferecer as mínimas condições de segurança necessárias ao desempenho de suas atribuições. Por certo que se a atual Diretoria Operacional conhecesse realmente os locais indicados nas supostas escalas, se absteria de designar qualquer servidor público para desempenho de suas atribuições nesses locais que não possuem em suas dependências salas com mesas, cadeiras e infraestrutura suficientes para o cumprimento do contido nas ordens de serviço, muito menos em locais que não ofereçam condições mínimas de segurança ao servidor; caso contrário estaria, deliberadamente, colocando em risco a saúde e vida do servidor escalado para tais locais.

O conhecimento e experiência que a atual Diretoria Operacional deveria ter em relação à falta de segurança em determinados locais, já que atuou na área de segurança pública como Agente de Polícia Federal, deveria servir de base para a produção das escalas de trabalho, indicando para atuar, em mesmo horário e local, grupo de no mínimo três Auditores Fiscais, diminuindo, com isso, a possibilidade de ofensa à integridade física dos servidores públicos. No caso de escalção para atuação de único servidor em área de risco e em horário noturno, por exemplo, por certo vai colocar em situação de grande perigo, com sérios riscos à saúde e à vida, cada integrante da Carreira Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal.

Em face disso, foi requerido ao Diretor Operacional que os servidores escalados para trabalhar em terminais que não dispõem de mínima estrutura física e funcional para o desempenho das atividades indicadas nas ordens de serviço, fossem autorizados a deslocar-se para os terminais mais próximos para complementação de seus trabalhos, incluindo-se em sua rotina de trabalho os deslocamentos que deverão realizar, a fim de dar cumprimento pleno às suas atribuições, bem como elaborar relatórios, a partir do início de suas atividades, apontando as deficiências encontradas e os impedimentos para a permanência no local, até que seja disponibilizada infraestrutura adequada para as ações de auditoria fiscal (cópia em anexo).

Nesse caso, até que fossem emitidas ordens de serviço condizentes com a estrutura existente, tendo-se como prioridade a garantia do desempenho pleno das atribuições pelos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal em condições seguras e ideais, os mencionados servidores iriam exercer suas atividades em grupo de pelo menos três Auditores, em jornada de oito horas

diárias, compreendida entre 08:00 e 19:00 horas, de segunda à sexta-feira, ficando instalados nas salas que se encontram à disposição do DFTrans nos terminais mais próximos do local onde foram escalados, realizando rondas periódicas nos terminais para os quais foram escalados e voltando às salas existentes nos terminais de apoio para os registros e consultas necessárias à conclusão de sua atividade. Tudo isso se fez com intuito exclusivo de não haver mais prejuízos ao exercício das atividades de auditoria fiscal causados pela omissão dos dirigentes desse órgão gestor.

Por derradeiro, cumpre informar que na Ordem de Serviço expedida pela Diretoria Operacional encontra-se o seguinte comando (cópia em anexo):

“Na hipótese de operação com defeito que implique em risco para a segurança do passageiro ou do trânsito, eventual necessidade de apreensão, retenção do veículo ou retirada de operação deverá ser previamente autorizada pelo Diretor Operacional, ou em sua ausência pelo Gerente de Fiscalização.”

A Lei nº 2.706, de 27/04/2001, em seus artigos 2º e 6º, não condiciona a atuação do integrante da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do DF à prévia autorização para o exercício de suas atribuições pela chefia imediata ou pelo Diretor Operacional, que, além do mais, sequer são Auditores Fiscais.

Ao contrário, as competências dos servidores da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas decorrem da lei e por ela são regidas, não havendo nenhuma disposição no sentido de solicitar autorização prévia para atuar, principalmente em condições como a prevista na Ordem de Serviço, de existência de “defeito que implique em risco para a segurança do passageiro ou do trânsito”.

Veja-se o absurdo, considerando a necessidade de cumprir a escala montada pela Gerência de Fiscalização e Diretoria Operacional (de 06:00 às 23:00), no caso do Auditor Fiscal flagrar veículo da frota que compõe o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF em período divergente do expediente fixado aos servidores do GDF (Decreto nº 29.018, de 02/05/2008, entre 08:00 e 19:00), não teria ninguém para autorizar a “apreensão, retenção do veículo ou retirada de operação”.

Além do mais, o procedimento para aplicação das penalidades aos delegatários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal foi estabelecido no Código Disciplinar Unificado do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, aprovado pela Lei nº 3.106, de 27/12/2002, que também não prevê a necessidade de autorização prévia para a prática do ato e indica as hipóteses para sua aplicação (arts. 13 a 18).

DO PEDIDO

Por todo o exposto, e diante da grave ameaça aos direitos dos usuários dos Serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, pela comprovada restrição ao exercício das atribuições legais do cargo de Auditor Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, pelo Diretor Geral e Diretor Operacional do DFTRANS, espera dessa D. Procuradoria Geral do Ministério Público de Contas do Distrito Federal ações no sentido de garantir o respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados pelo artigo 30, inciso V, da Constituição Federal, c/c artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, e aos assegurados aos usuários do transporte público coletivo do DF, de receberem um serviço adequado (art. 336, IV, da Lei Orgânica do Distrito Federal; art. 1º, da Lei nº 8.987, de 13/02/1995), restituindo aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Públicas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, o pleno exercício de suas atribuições legais, garantida pela LODF (art. 19, XXIII).

Brasília-DF, 06 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROMOTOR DE JUSTIÇA DE DEFESA DO
PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO
DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal–
ASSEFIT. CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado,
à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85,
da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica
do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO.

em face de irregularidades detectadas através de dados retirados do sistema
informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, gerido e
controlado pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, com sérios indícios
de prática de ilícitos que podem ter repercussões administrativas e judiciais aos
responsáveis pelos atos, direta ou indiretamente, causadores de possíveis danos ao
erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do
Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na
movimentação financeira dos recursos aplicados no ressarcimento da gratuidade no
transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte Público Coletivo do
Distrito Federal, para as pessoas com deficiência, prevista na Lei nº 4.582, de 07 de
julho de 2011.

DOS FATOS

Segundo levantamento realizado tendo por base dados extra oficiais, no ano de
2012, existiam cadastrados na base de dados do sistema informatizado TDMax, do
Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, do DFTrans, setenta e três mil, oitocentos e
oitenta e um (73.881) portadores de necessidades especiais beneficiários do cartão

gratuidade para utilização nos serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, custeado integralmente com recursos do Distrito Federal, através da entidade gestora do sistema.

Ocorre que, desse total, cerca de vinte e sete mil, setecentos e quarenta e sete (27.747) beneficiários teriam utilizado o cartão sem estar cadastrados na Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do Distrito Federal – SEJUS; com acréscimo, portanto, de 60% na quantidade de portadores de necessidades especiais cadastrados naquela Secretaria. Caso haja confirmação desses dados, o prejuízo aos cofres públicos pela utilização indevida desse tipo de cartão gratuidade, ou repasse indevido dos valores, pode superar a quantia de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais).

Vale ressaltar que o assunto também chegou ao conhecimento da Câmara Legislativa do Distrito Federal, como se vê da reportagem do Jornal de Brasília, por Eduardo Brito, em Don Alto da Torre, no dia 20/05/2013, com o seguinte teor: “A distrital Eliana Pedrosa descobriu algo de muito esquisito nos gastos com concessão de passe livre para pessoas com deficiência e para estudantes até abril de 2013. Os recursos para as duas áreas foram, respectivamente, R\$ 42,5 milhões e R\$ 52,5 milhões. “É muito estranho que o gasto com pessoas com deficiência seja praticamente igual ao gasto com estudantes, quando a gente sabe que o número do primeiro grupo é bem menor que do segundo”, analisou a parlamentar, que pediu explicações ao DFTrans.”

Em face das diversas irregularidades detectadas na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, contidas no Relatório de Inspeção nº 01/2011 - DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Controladoria da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, datado de 10 de novembro de 2011 (cópia em anexo), várias foram as recomendações feitas ao DFTrans, inserindo-se dentre as constantes do item 47 daquele Relatório as seguintes:

- a) Sanear imediatamente o cadastro dos PNEs procedendo junto a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania o recadastramento dos beneficiários dentro do prazo estabelecido pela Lei nº 4.582/2011;
- b) Inserir no sistema TDMAX ou nos cartões dos beneficiários os limites de utilização diária trazidos na Lei nº 4.582/2011 evitando assim que os beneficiários façam utilização do benefício acima do limite legal;
- c) Recolher, suspender ou bloquear o cartão dos beneficiários que estão utilizando indevidamente o benefício e instaurar processo administrativo

sumário para a apuração das irregularidades, concedendo o devido contraditório, nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

d) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do SBA, visto que, a utilização inadequada do benefício de gratuidade pelos portadores de necessidades especiais vem de longa data, lembrar que a legislação anterior limitava o benefício a oito ou dezesseis viagens;

e) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário em função da utilização da gratuidade acima dos limites estabelecidos na legislação vigente.

Contudo, como se vê, nenhuma providência de caráter efetivo foi adotada para sanar as falhas apontadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, na medida em que as irregularidades persistem e se agravam cada vez mais. Acredita-se que caso não haja responsabilização pelos ilícitos praticados na prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal e na gestão do SBA, fatos dessa natureza vão se repetir, tanto pela restrição de acesso dos dados do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, quanto pelo descumprimento das normas que regulamentam o Sistema de Bilhetagem Automática e o STPC/DF.

DO DIREITO

O Sistema de Bilhetagem Automático – SBA foi instituído pela Lei nº 4.011, de 12/09/2007, “como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta” (art. 43), que deveria ser operado pelo DFTrans, facultada a delegação a terceiros, cuja operacionalização “consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem” (art. 46 e § 1º).

Em seguida, foi publicada a Portaria nº 98 ST-DF, de 22/10/2007, da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal, que tratou da criação e operação do SBA e delegou sua operacionalização à associação sem fim lucrativo, denominada FÁCILBrasília Transporte Integrado, constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF, por meio do Convênio nº 001/2008, sem prévia licitação.

Em 10 de fevereiro de 2010 foi publicado no DODF o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do

Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2013, e sobre as competências do DFTrans, como entidade gestora (art. 2º, II), assim dispôs:

Art. 4º. Compete à Entidade Gestora:

- I - estabelecer as diretrizes de operação e funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/DF e definir sua parametrização;
- II - gerar (off-line) e emitir os créditos de viagem necessários à operação do SBA/DF; mediante delegação do Órgão Regulador;
- III - determinar, periodicamente, de acordo com as necessidades do SBA, os limites de geração de créditos de viagem para cada um dos tipos da família de cartões;
- IV - promover o rastreamento dos créditos emitidos, comercializados e utilizados ou não;
- V - operar o SBA/DF, consistindo esta operação no processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e emissão, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, nos termos do art. 48 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, facultada a delegação a terceiros, sempre mediante licitação;
- VI - supervisionar a comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, quando facultada a delegação a terceiros;
- VII - arrecadar, em conta específica do SBA, os valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- VIII - operar o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do SBA;
- IX - deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA;
- X - analisar as informações financeiras e operacionais, com vistas a melhoria da qualidade do STPC/DF, como um todo, e do SBA, em especial;
- XI - definir o preço de venda ao Usuário do cartão, a partir do primeiro fornecimento, o qual dar-se-á de forma gratuita, mediante cadastramento do Usuário;
- XII - coordenar a execução, pelos Permissionários e Operadores Públicos, individualmente ou em Consórcio, das obras civis nas garagens e demais dependências para a instalação e operação do SBA;
- XIII - promover a veiculação de publicidade, institucional ou comercial, no verso dos cartões, ou ceder espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, com a prévia e expressa anuência do Órgão Regulador e mediante licitação;
- XIV - supervisionar, fiscalizar e proceder auditoria na operação do SBA/DF;
- XV - rastrear e controlar todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção;
- XVI - aplicar as penalidades previstas no Código Disciplinar Unificado, para o SBA.

(...)

Art. 22. A Entidade Gestora será responsável pela emissão, revalidação e cancelamento de cartões, cadastramento das empresas adquirentes e dos Usuários do cartão vale transporte, comercialização e distribuição dos créditos de viagem para todos os tipos de cartões, recebimento dos valores correspondentes e controle contábil dos créditos.

Parágrafo único. A Entidade Gestora será responsável pela administração da lista de indisponibilidade, que contém os cartões perdidos, roubados, fraudados e outros, cujo uso se queira proibir.

(...)

Art. 40. A Entidade Gestora realizará a fiscalização do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, conforme atribuição a ela conferida no Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009, que regulamenta o STPC/DF.

Art. 41. A fiscalização do SBA será realizada pela Entidade Gestora com a finalidade de:

I - garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficácia quanto ao funcionamento, à segurança e à atualidade técnica e tecnológica;

II - garantir o cumprimento das competências dos Agentes do SBA, estabelecidas neste Regulamento;

III - acompanhar permanentemente a operação dos seguintes elementos e atividades do SBA:

- a) utilização dos cartões pelo pessoal de operação e pelos Usuários;
- b) consistência da base de dados do SBA, inclusive as informações gerenciais de emissão de cartões e créditos de viagem, e de controle da operação dos serviços;
- c) obras civis e demais condições técnicas necessárias, nas garagens, terminais, estações e veículos, para instalação e operação do SBA;
- d) comercialização de cartões e de créditos de viagem, diretamente ou por terceiros;
- e) arrecadação dos valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- f) retirada de validadores dos veículos, devolução e descadastramento, com a anuência prévia da Entidade Gestora;
- g) rastreamento e controle de todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção.

Art. 42. A fiscalização será exercida pela Entidade Gestora, através de agentes próprios, devidamente identificados, ou por intermédio de empresa especializada em atividades desta natureza, contratada especificamente para este fim, mediante licitação.

Art. 43. A fiscalização da Entidade Gestora poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, a fim de assegurar a continuidade da prestação dos serviços do SBA.

Art. 44. A fiscalização da Entidade Gestora promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditorias técnica e operacional das atividades e instalações dos Operadores e do SBA, através de equipe própria ou de terceiros, mediante licitação, por ela designada, respeitando os sigilos, quando garantidos por lei.

Art. 45. Verificada, através do relatório da auditoria, a incapacidade técnica ou operacional dos Operadores ou do Consórcio de Operadores,

a Entidade Gestora definirá prazos para a regularização das deficiências e a solução dos problemas apontados e, caso não sejam atendidas as suas determinações, os Operadores ou o Consórcio de Operadores, estarão sujeitos às penalidades definidas pela Entidade Gestora.

Parágrafo único. Nos casos em que ficar comprovado que a incapacidade técnica ou operacional é de responsabilidade exclusiva da Fornecedora de Tecnologia, as multas serão devidas por esta, que deverá pagá-las diretamente à Entidade Gestora, devendo, portanto, essa exigência constar do contrato entre os Operadores ou o Consórcio de Operadores e a Fornecedora de Tecnologia. (Grifou-se).

Com a publicação do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, no DODF de 28/03/2011, que dispôs sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans passou a ser responsável pela prestação dos serviços e o exercício das competências anteriormente conferidas à FÁCIL – Brasília Transporte Integrada.

Em razão das diversas irregularidades decorrentes da questionável gestão do SBA pela FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, o DFTrans, tempos após assumir a operação e administração do Sistema de Bilhetagem Automático, editou a Instrução nº 187, de 07/11/2011, nos seguintes termos:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e mais o seguinte: Considerando que o Transporte Urbano do Distrito Federal assumiu integralmente a gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, conforme determinado no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011; considerando a necessidade de se normatizar a destinação das receitas decorrentes da prestação de serviços de transportes públicos por operador no âmbito do Distrito Federal. RESOLVE:

Art. 1º Esta instrução se destina a definir os procedimentos e prazos para a apuração de receita advinda da Prestação de serviços de transportes públicos que estiverem em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor no âmbito do Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III Comissão Executiva do SBA – comissão composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para

operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV Operadores do sistema de transportes públicos: as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural;

V Serviço especificado: o serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores;

VI Serviço realizado: o serviço efetivamente executado pelos operadores, especificado ou não, constituído da programação operacional;

VII Operação irregular: operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor;

VIII Serviço admitido: o serviço realizado, considerado admissível para fins de remuneração, de acordo com critérios de aceitação estabelecidos pelo Órgão Gestor;

IX Receita realizada pelos operadores: produto dos resgates dos créditos de viagens arrecadados nos validadores e bloqueios pelos operadores e compensados pela CCRC;

X Saldo residual: recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados;

XI Remuneração admitida: o resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado.

Art. 3º O procedimento para a admissão de receitas se inicia com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

I O Coordenador de Tecnologia da Informação providenciará a emissão diária de relatórios circunstanciados contendo as informações acerca da operação irregular realizada, demonstrando a remuneração não admitida;

II O Coordenador Financeiro emitirá os relatórios de operação efetivamente realizada, informará a receita da operação não admitida informada pela área de tecnologia da informação, aplicará as taxas e emitirá planilha de resgate diário, remetendo-a à Coordenação Geral da Comissão Executiva do SBA para aprovação;

III Aprovados os relatórios pelo Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA, este determinará a notificação eletrônica dos operadores que poderão se manifestar no prazo de 72h (setenta e duas horas), contadas da emissão da correspondência;

IV Em caso de controvérsia, no prazo fixado no item anterior, o operador se manifestará por meio eletrônico, demonstrando precisamente o motivo da irrisignação, não se admitindo manifestações genéricas ou não específicas;

V Na hipótese do item antecedente, o Coordenador Geral do SBA poderá, motivadamente, rejeitar liminarmente a manifestação ou, se o caso, determinar diligências e, em após, manter ou modificar a decisão, determinando a notificação eletrônica do operador;

VI Mantida a decisão ou parcialmente modificada, será retido o valor resultante da operação irregular de quaisquer créditos do operador contra o SBA, observado o disposto no artigo 5º da presente Instrução;

VII Caso não se desista, o operador poderá interpor perante a Coordenação do SBA - no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contadas da emissão da correspondência, recurso, sem efeito suspensivo, para o Diretor Geral da DFTrans, sendo que a decisão que julgar o recurso será definitiva e em última instância;

VIII Consolidados os valores para o repasse, a Comissão, por maioria, atestará os relatórios e os remeterá à Diretoria Administrativo - Financeira para o resgate dos créditos admitidos;

IX Os créditos decorrentes da remuneração não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação;

X Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos operadores, diariamente, até as 14h (catorze horas), salvo motivo de força maior ou caso fortuito.

§ 1º Os operadores autônomos poderão ser representados por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

§ 2º É responsabilidade exclusiva dos operadores do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, a inserção dos dados relativos à operação no Sistema de Bilhetagem Automáticos, excluídos aqueles cuja inserção seja da competência da Comissão Executiva.

Art. 4º A Diretoria Financeira, recebendo os relatórios, depois de os conferir, os remeterá ao Diretor Geral para autorização do resgate.

Art. 5º Os valores retidos decorrentes do serviço não admitido englobarão a receita da bilhetagem eletrônica, a decorrente dos subsídios instituídos pelo Poder Público e a arrecadada em dinheiro durante a operação, devendo esta última ser descontada dos créditos devidos ao operador, seja do resgate de créditos do SBA ou, ainda, do pagamento dos subsídios acima citados.

Art. 6º Os operadores deverão, no prazo de 5 (cinco) dias corridos, contados da publicação desta Instrução, apresentar à Comissão de Gestão do SBA, o endereço eletrônico, sendo que será de sua exclusiva responsabilidade a utilização do endereço, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 7º As Diretorias Técnica e Operacional da DFTrans deverão informar, em tempo real, à Comissão Executiva do SBA as interdições, as liberações de veículos e as alterações na operação das linhas e demais alterações cadastrais.

Parágrafo Único. Os Diretores Técnico e Operacional juntamente com o Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA informarão os endereços eletrônicos das respectivas Diretorias e da Coordenação para a comunicação de que trata caput deste artigo.

Art. 8º O Diretor Administrativo da DFTrans providenciará a abertura de conta corrente no Banco de Brasília – BRB para a movimentação dos recursos de que trata esta Instrução.

Art. 9º Os prazos fixados em horas contam-se de minuto em minuto.

Art. 10 Aplica-se o procedimento constante desta instrução para as retenções anteriores, sem que haja, antes do trânsito em julgado administrativo definitivo cujo resultado seja favorável ao operador, liberação de qualquer valor retido.

Art. 11 Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Instrução nº 180, de 7 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 8 de novembro de 2001.

Posteriormente editou-se a Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que definiu “procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)” (art. 1), além de indicar a composição da Comissão de Auditoria, na forma seguinte:

Art. 1º Esta Instrução tem por objetivo definir os procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I - Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II - Sistema de Bilhetagem Automática (SBA): instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III - Comissão Executiva do SBA: comissão composta pelo Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV – Comissão de Auditoria: comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores; (NR dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013).

V - Operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal: a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário, e, no modo rodoviário, as empresas e cooperativas

operadoras do serviço básico do STPC/DF, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural.

Art. 3º. O procedimento para o repasse dos valores de que trata a Lei nº 4.582/2011 e Lei nº 4.583/2011 inicia-se com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

§ 1º O gestor responsável pela área de tecnologia da informação ou pela área administrativa providenciará a emissão de relatórios circunstanciados contendo as informações sobre os créditos devidos relativos ao custeio do passe livre estudantil e do transporte das pessoas portadoras de necessidades especiais – já descontada a taxa instituída pela Lei nº 445, de 14 de maio de 1993, remetendo-os à análise do servidor responsável pela gestão financeira do SBA.

§ 2º O gestor financeiro analisará os relatórios e emitirá parecer técnico, remetendo-o à Coordenação da Comissão Executiva do SBA para aprovação.

§ 3º. Aprovados os relatórios pelo Coordenador, este os remeterá à Diretoria Administrativo – Financeira da Autarquia para análise e aprovação.

§ 4º A Diretoria Administrativo – Financeira da DFTRANS poderá, em despacho fundamentado, aprovar ou determinar a realização de diligências saneadoras.

§ 5º Determinadas a realização de diligências saneadoras, a Diretoria Administrativo – Financeira devolverá os autos ao Coordenador Geral do SBA, indicando os problemas encontrados para saneamento e devolução para nova análise.

§ 6º Aprovados os relatórios, a Diretoria Administrativo – Financeira devolverá os autos ao Coordenador Geral do SBA que providenciará a notificação eletrônica dos operadores, que poderão se manifestar no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contado da emissão da correspondência.

§ 7º Em caso de controvérsia, no prazo fixado no parágrafo anterior, os operadores poderão recorrer, demonstrando especificamente o motivo da irrisignação, não sendo admitidas manifestações genéricas ou que deixem de indicar o ponto fundamental sob o qual versa o recurso, sendo irrecorrível a decisão que não admitir o recurso.

§ 8º Na hipótese do parágrafo anterior o Coordenador determinará a notificação eletrônica do recorrente acerca de sua decisão devidamente motivada que rejeitar o recurso liminarmente.

§ 9º Admitido o recurso, o Coordenador o remeterá à Diretoria Administrativo – Financeira para exercício de juízo de retratação, caso seja viável.

§ 10 Caso a Diretoria Administrativo – Financeira mantenha a decisão, remeterá os autos para julgamento pelo Diretor-Geral da DFTrans, que se processará nos termos desta Instrução.

§ 11 Antes de analisar o recurso, o Diretor Geral submeterá o processo à análise do órgão jurídico da Autarquia que proferirá parecer vinculante sob a questão constante dos autos.

§ 12 Conhecido o recurso, o Diretor-Geral da DFTrans proferirá julgamento no prazo máximo de 07 (sete) dias úteis, sendo sua decisão definitiva e de última instância.

§ 13 Aprovados os valores a serem repassados, a Comissão Executiva do SBA, por maioria, atestará o Relatório e o remeterá à Diretoria

Administrativo-Financeira (DAF), com cópia para a Gerência de Custos e Tarifas (GCT).

§ 14 Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos.

§ 15 Os operadores deverão encaminhar à Comissão Executiva do SBA as notas fiscais para ser atestadas, com posterior envio à Diretoria Administrativo-Financeira (DAF).

§ 16 A DAF, recebendo os relatórios e as notas fiscais previstos nos § 13 e § 15, procederá ao repasse dos créditos aos operadores do STPC/DF, obedecendo às normas do Decreto nº 32.598, de 15 de dezembro de 2010.

§ 17 O repasse dos créditos de que trata o parágrafo anterior será efetivado até o 7º dia útil posterior às datas definidas no § 9º.

§ 18 A DAF, depois de realizado o pagamento aos operadores, remeterá os autos à Comissão de Auditoria para análise e aprovação da prestação de contas, bem como dos valores pagos.

§ 19 A Comissão de Auditoria deverá diligenciar pessoalmente, quando julgar necessário e terá livre acesso ao sistema de bilhetagem automática, aos processos, à prestação de contas e às informações correlatas. (NR dada pela Instrução 107, de 10/05/2013).

Art. 4º Para efeito do § 10º do artigo 3º, os operadores autônomos poderão ser representados, para fins de emissão de documento fiscal, por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

Art. 5º Os operadores deverão manter atualizados, junto à Comissão Executiva do SBA, o endereço eletrônico, cuja utilização será de sua exclusiva responsabilidade, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 6º Compete à GCT analisar e emitir relatório conclusivo acerca das prestações de contas de que tratam o artigo 2º, § 6º da Lei nº 4.582/2011 e o artigo 2º, § 8º da Lei nº 4.462/2010.

§ 1º O Gerente de Custos e Tarifas terá livre acesso e poderá, de ofício, requisitar informações relativas a administração, contabilidade, recursos econômicos e financeiros dos operadores e à regularidade do cumprimento das legislações trabalhista, previdenciária e tributária, referente aos benefícios de que tratam as leis mencionadas.

§ 2º Fica deferida à GCT a possibilidade de consulta direta ao Órgão Jurídico desta Autarquia para assessoramento, a qualquer tempo, acerca do cumprimento da presente Instrução.

Art. 7º Além do encaminhamento das notas fiscais, nos termos do art. 3º, § 10 desta Instrução, os operadores deverão, sob pena de suspensão e de devolução dos valores recebidos, nos termos da Lei nº 4.582/2011 e Lei nº 4.462/2010, prestar contas da destinação dada aos valores repassados na forma e conteúdo especificados nos ANEXO I – Resumo do Pagamento das Despesas com Pessoal e ANEXO II – Composição das Obrigações Trabalhistas, Previdenciárias e Tributárias.

§ 1º A documentação necessária para a prestação de contas a que se refere o caput deverá ser encaminhada à GCT até o vigésimo dia útil do mês subsequente ao de referência.

§ 2º As planilhas dos ANEXOS I e II deverão ser entregues em meio físico (impressos) e em meio digital (arquivo de extensão .XLS ou .XLSX – Microsoft Excel ou similar compatível), gravados em CD/DVD.

§ 3º Os documentos comprobatórios referidos no ANEXO I deverão ser entregues somente em meio físico, com as devidas autenticações requeridas.

§ 4º A GCT, de posse do relatório referido no § 8º do art. 3º, bem como da supracitada prestação de contas, emitirá, em até 10 (dez) dias úteis, relatórios conclusivos acerca da utilização dos valores repassados, por cada operadora.

§ 5º A prestação de contas será submetida, juntamente com o relatório analítico de lavra da GCT, à Comissão de Auditoria para análise e aprovação no prazo de dois dias úteis.

§ 6º. Verificado o descumprimento de quaisquer das condições apresentadas nos parágrafos anteriores, a GCT ou a Comissão de Auditoria, quem detectar o descumprimento, comunicará o fato à DAF, que adotará as providências para a suspensão imediata do repasse dos créditos referido no § 11 do art. 3º.

§ 7º Na hipótese de suspensão do repasse, este somente será retomado quando da apresentação da totalidade dos documentos requeridos para a prestação de contas, na forma e conteúdo especificados no caput deste artigo.

§ 8º As prestações de contas serão autuadas em processos administrativos específicos para cada operador, por mês de referência.

§ 9º As prestações de contas referentes ao período de abril de 2011 a abril de 2012 deverão ser encaminhadas à GCT na forma e conteúdo definidos neste artigo, no prazo de 20 (vinte) dias úteis, contado da publicação desta Instrução, sob pena de suspensão imediata dos repasses dos benefícios de que tratam a legislação de regência.

Art. 8º Da decisão terminativa da Comissão de Auditoria ou da GCT, caberá recurso sem efeito suspensivo que se processará na forma do Art. 2º, §9º e ss. desta Instrução.

Art. 9º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário, em especial as Instruções nº 208, de 27 de dezembro de 2011 e nº 43, de 22 de fevereiro de 2012.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Apesar da edição das normas em referência, o procedimento não é adotado pelo órgão gestor, na medida em que deveria haver integração entre as unidades orgânicas para adoção das providências de alçada de cada uma. Em nenhum momento a área de fiscalização do órgão gestor do SBA foi acionada para apurar e autuar os infratores na prestação dos serviços integrantes do STPC/DF, na verificação que deveria ser feita permanentemente através do sistema informatizado TDMax/SBA; ao contrário, como já dito várias vezes, o acesso foi restringido e nenhum servidor da carreira integra a Comissão de Auditoria do SBA.

Já para a Comissão de Auditoria, que, repita-se, não possui em sua composição nenhum servidor integrante da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, o acesso, ao que parece, é irrestrito e ilimitado, nos termos do § 19, do art. 3º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, com nova redação dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013.

Convém ressaltar que, com advento da Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011, a gratuidade concedida aos portadores de necessidades especiais passou a ser integralmente custeada pelo Distrito Federal, por intermédio do DFTrans, razão pela qual o controle dessa receita pública deveria ser feita com os rigores necessários à correta aplicação dos recursos públicos pelo órgão gestor, onde, no mínimo, o cadastro dos portadores de necessidades especiais deveria ser coincidente com o constante na Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do DF, de conformidade com o previsto no § 2º, do ar. 12 da lei em referência.

A título de exemplo das diversas irregularidades ocorridas com a falta de controle em relação aos cartões de gratuidade dos portadores de necessidade especiais, pode-se extrair da análise do Extrato de Conta Corrente do Sistema TDMax, do SBA, no período entre 05/12/2012 a 20/05/2013, referente ao beneficiário – JAILSON FONSECA, cadastro 856168 (cópia em anexo), que esse beneficiário possui ou possuiu sete (7) cartões de gratuidade de números 1.109.214.090, 3.792.859.581, 1.139.697.098, 1.097.874.971, 1.091.949.323, 1.095.414.891 e 1.095.338.907, com diversos registros de utilizações acima do limite legal. Não bastasse isso, há ainda registros de utilizações concomitantes de mais de um cartão e de cartões, com status de bloqueado, após a data de bloqueio.

O Relatório de Inspeção nº 01/2011 – DIMAT/CONIE/CONT/STC, produzido Controladoria-Geral da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, em 10 de novembro de 2011, sobre a falta de controle da gratuidade concedida aos portadores de necessidades especiais, assim ressaltou:

7. FALTA DE CONTROLE DA GRATUIDADE CONCEDIDA AOS PNES

2. Durante os trabalhos de acompanhamento da assunção da operação do Sistema de Bilhetagem Automática, constatou-se que o sistema TDMAX traz registros de utilização acima da permitida por alguns dos usuários contemplados pelos benefícios da gratuidade para portadores de necessidades especiais, fato este que já havia sido constatado pela Comissão Executiva que de Ocupação Provisória da Fácil. Tal situação tornou-se especialmente grave com o advento da Lei nº 4.582, publicada em 8 de julho de 2011, a qual prevê que o ressarcimento integral dos custos dessa gratuidade aos operadores do STPC-DF ocorrerá às custas do erário distrital.

3. A referida norma legal traz em seu art. 5 a limitação de quatro viagens diárias para os PNEs e o dobro para os PNEs que possuem o benefício com acompanhante. Porém, analisando os relatórios do TDMAX percebe-se que essa limitação legal não está configurada no sistema, os cartões dos PNEs estão gravados sem qualquer limite, existindo usuários com até 72 viagens diárias (Cartão 3.709.363.403 em 14/07/2011), restando claro que a Fácil nunca cumpriu as determinações contidas nos artigos 5º e 6º da Portaria Conjunta nº 02, da Secretaria de Estado de Transportes e de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do DF, de 27 de agosto de 2008, que estabeleciam o limite em 8 viagens individuais ou 16 com acompanhante, para o bloqueio do cartão e apuração do uso indevido.

4. Cabe ressaltar que os registros do sistema TDMAX trazem evidências da convivência e envolvimento de alguns dos prepostos, motoristas e cobradores, das operadoras do sistema com a utilização irregular desse benefício. Por exemplo: o cartão 1.269.336.010 do usuário 236621(PNE com direito a acompanhante) foi utilizado 173 vezes em um período de 3 dias, 11/07/2011 a 13/07/2011, sempre nas linhas 366.1 e 0.366, da COOTRANSP, tendo sempre como motorista o de matrícula GDF 029297 e os cobradores GDF 011459 e 157783. Da mesma forma foram encontradas evidências de que alguns funcionários da operadora Expresso São José desviavam o faturamento com a utilização do cartão 1.223.971.498 do usuário PNE 243194. Tais situações são tipificadas pelo Código Penal como o crime de peculato, art. 312, já que os empregados das operadoras são equiparados a funcionários públicos nos termos do art. 327, § 1º da mesma lei.

5. Diante da situação essa Secretaria de Transparência emitiu a Solicitação de Ação Corretiva nº 09/2011, datada de 15 de julho de 2011, e as Solicitações de Auditoria nº 07/2011 e 08/2011, recomendando ações imediatas visando sanar os problemas encontrados. Diante das irregularidades comunicadas à DFTRANS, a Comissão Executiva do SBA tomou as seguintes providências:

a) Bloqueou o cartão de 56 beneficiários, inclusive de 6 recolhidos no Metrô-DF, e solicitou que fossem instaurados processos administrativos para a suspensão do benefício dos usuários nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

- b) Deu ciência das evidências de conivência aos operadores COOTRANSP e Expresso São José que comunicaram terem demitido os funcionários envolvidos por justa causa;
- c) Deu ciência dos fatos ao delegado titular Chefe de Polícia da Vigésima Sexta Delegacia de Polícia Civil do DF; e
- d) Criou procedimento para identificar utilização dos cartões acima do limite diário para que sejam bloqueados.

6. Apesar dessas ações indicarem o interesse da Comissão Executiva de inibir a utilização irregular da gratuidade por parte de alguns beneficiários, ações mais efetivas devem ser imediatamente adotadas, como: inserir no sistema ou nos cartões a limitação legal do número de viagens diárias tornando impossível a utilização dos mesmos em número superior ao limite legal. Cabe ainda ressaltar que a Lei nº 4.582/2011 em seu art. 12, § 2º prevê o recadastramento dos beneficiários num prazo de 90 dias da publicação, que ainda não havia sido iniciado durante os trabalhos de auditoria. Cabe observar que o cadastro dos PNEs no TDMAX não contém as informações necessárias para a correta identificação dos usuários, campos de endereço estão cadastrados com informações como "endereço principal", o nome da mãe traz informações como: Mãe, *, etc., (...)

7. RECOMENDAÇÕES

- f) Sanear imediatamente o cadastro dos PNEs procedendo junto a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania o recadastramento dos beneficiários dentro do prazo estabelecido pela Lei nº 4.582/2011;
- g) Inserir no sistema TDMAX ou nos cartões dos beneficiários os limites de utilização diária trazidos na Lei nº 4.582/2011 evitando assim que os beneficiários façam utilização do benefício acima do limite legal;
- h) Recolher, suspender ou bloquear o cartão dos beneficiários que estão utilizando indevidamente o benefício e instaurar processo administrativo sumário para a apuração das irregularidades, concedendo o devido contraditório, nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;
- i) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do SBA, visto que, a utilização inadequada do benefício de gratuidade pelos portadores de necessidades especiais vem de longa data, lembrar que a legislação anterior limitava o benefício a oito ou dezesseis viagens;

j) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário em função da utilização da gratuidade acima dos limites estabelecidos na legislação vigente.

Um ano e oito meses após as irregularidades detectadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do DF, não houve de parte do dirigente da Autarquia o cuidado em evitar que novos ilícitos fossem praticados na gestão e repasse dos recursos públicos pela utilização do cartão gratuidade dos beneficiários da Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011, tanto que, caso haja confirmação dos fatos relatados por fonte informal, os prejuízos aos cofres públicos podem ultrapassar a quantia de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) só no ano de 2012.

Além do mais, existe a necessidade de apuração e responsabilização pelos ilícitos praticados; para tanto, o DFTrans deveria ter procedido auditoria no sistema informatizado TDMax do SBA, realizando o acompanhamento permanente da operação dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, tanto pela Comissão de Auditoria constituída para “analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores” (inciso IV, do art. 2º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que, aliás, não possui nenhum auditor fiscal em sua composição), quanto pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, que devem ter acesso irrestrito às informações registradas no TDMax/SBA (incisos I, II, III, IV, V, VI, IX, X, XI, do art. 6º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001), para o pleno exercício de suas atribuições, como se vê abaixo:

Art. 6º Sem prejuízo do disposto no art. 2º, compete privativamente ao Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, na Área de Especialização Transportes:

I - fiscalizar a operacionalidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dos serviços de táxi, metrô, transporte privado, terminais rodoviários, rodoferroviários e metroviários;

II - fiscalizar a observância dos termos dos contratos de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

III - realizar vistorias e inspeções, bem como verificar o cumprimento das normas específicas de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

IV - lacrar e deslacrar veículos, notificar e autuar concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

V - fiscalizar o cumprimento de tabelas horárias e itinerários e a alocação de frota de acordo com a escala;

VI - efetuar a fiscalização dos documentos de operação e de arrecadação dos concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

(...)

IX - fiscalizar o cumprimento dos regulamentos e das especificações operacionais do transporte de passageiros do Distrito Federal e dos serviços de táxis;

X - coordenar, executar levantamentos e emitir laudos que subsidiem a criação ou a extinção de linhas e paradas de ônibus;

XI - autuar os procedimentos irregulares adotados por concessionários, permissionários, autorizatários ou prepostos do transporte de passageiros; (Grifou-se).

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, estabelece os meios de registro de infrações praticadas pelos operadores dos serviços que compõem o STPC/DF, na forma seguinte:

Art. 79. Constitui infração a ação ou omissão que importe a inobservância, por parte dos delegatários e seus empregados ou prepostos, das disposições constantes deste Regulamento, do Código Disciplinar Unificado, das demais normas aplicáveis, do Edital de Licitação e do Contrato de Adesão.

Parágrafo único. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

I – pela fiscalização de campo;

II – por registros de aparelhos do SBA e do sistema de controle da oferta e demanda;

III – por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;

IV – por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços. (Grifou-se).

Com a restrição de acesso do sistema informatizado TDMax do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, bem como pela ausência de servidor da citada carreira na composição da Comissão de Auditoria prevista nas Instruções nºs 187, de 07/11/2011 e 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, várias providências deixam de ser adotadas para o perfeito funcionamento do STPC/DF e os infratores deixam de ser punidos, tornando-se um empecilho ao pleno exercício das atribuições dos auditores fiscais e um incentivo à prática de infrações pelos operadores dos serviços que integram o STPC/DF e à continuidade das falhas na gestão do SBA, como nos presentes casos.

Cumprе ressaltar que apesar das diversas restrições impostas aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, ao exercício das atribuições legais de que são titulares, através de instruções normativas expedidas pela Direção Geral da Autarquia, o corpo fiscal do Estado não ficou inerte, que, vigilante, conseguiu levantar fatos que podem demonstrar as irregularidades praticadas, as quais sequer foram ventiladas pelos legitimados pelo ato normativo autárquico.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), garantindo-lhes, para tanto, a efetiva atuação do corpo fiscal do Estado através dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, a partir da garantia de acesso irrestrito ao sistema informatizado TDMax/SBA, bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados na prestação dos serviços que compõem o STPC/DF e na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos aplicados no ressarcimento da gratuidade no transporte público coletivo integrante do Sistema de

Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, para as pessoas com deficiência, prevista na Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)-GERAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal–
ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado,
à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85,
da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica
do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas através de dados retirados do sistema
informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, gerido e
controlado pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, com sérios indícios
de prática de ilícitos que podem ter repercussões administrativas e judiciais aos
responsáveis pelos atos, direta ou indiretamente, causadores de possíveis danos ao
erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do
Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na
movimentação financeira dos recursos aplicados no ressarcimento da gratuidade no
transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte Público Coletivo do
Distrito Federal, para as pessoas com deficiência, prevista na Lei nº 4.582, de 07 de
julho de 2011.

DOS FATOS

Segundo levantamento realizado tendo por base dados extra oficiais, no ano de
2012, existiam cadastrados na base de dados do sistema informatizado TDMax, do
Sistema de Bilhetagem Automática –SBA, do DFTrans, setenta e três mil, oitocentos e
oito e um (73.881) portadores de necessidades especiais beneficiários do cartão

gratuidade para utilização nos serviços integrantes do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, custeado integralmente com recursos do Distrito Federal, através da entidade gestora do sistema.

Ocorre que, desse total, cerca de vinte e sete mil, setecentos e quarenta e sete (27.747) beneficiários teriam utilizado o cartão sem estar cadastrados na Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do Distrito Federal – SEJUS; com acréscimo, portanto, de 60% na quantidade de portadores de necessidades especiais cadastrados naquela Secretaria. Caso haja confirmação desses dados, o prejuízo aos cofres públicos pela utilização indevida desse tipo de cartão gratuidade, ou repasse indevido dos valores, pode superar a quantia de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais).

Vale ressaltar que o assunto também chegou ao conhecimento da Câmara Legislativa do Distrito Federal, como se vê da reportagem do Jornal de Brasília, por Eduardo Brito, em Don Alto da Torre, no dia 20/05/2013, com o seguinte teor: “A distrital Eliana Pedrosa descobriu algo de muito esquisito nos gastos com concessão de passe livre para pessoas com deficiência e para estudantes até abril de 2013. Os recursos para as duas áreas foram, respectivamente, R\$ 42,5 milhões e R\$ 52,5 milhões. “É muito estranho que o gasto com pessoas com deficiência seja praticamente igual ao gasto com estudantes, quando a gente sabe que o número do primeiro grupo é bem menor que do segundo”, analisou a parlamentar, que pediu explicações ao DFTrans.”

Em face das diversas irregularidades detectadas na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, contidas no Relatório de Inspeção nº 01/2011 - DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Controladoria da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, datado de 10 de novembro de 2011 (cópia em anexo), várias foram as recomendações feitas ao DFTrans, inserindo-se dentre as constantes do item 47 daquele Relatório as seguintes:

- a) Sanear imediatamente o cadastro dos PNEs procedendo junto a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania o recadastramento dos beneficiários dentro do prazo estabelecido pela Lei nº 4.582/2011;
- b) Inserir no sistema TDMAX ou nos cartões dos beneficiários os limites de utilização diária trazidos na Lei nº 4.582/2011 evitando assim que os beneficiários façam utilização do benefício acima do limite legal;
- c) Recolher, suspender ou bloquear o cartão dos beneficiários que estão utilizando indevidamente o benefício e instaurar processo administrativo

sumário para a apuração das irregularidades, concedendo o devido contraditório, nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

d) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do SBA, visto que, a utilização inadequada do benefício de gratuidade pelos portadores de necessidades especiais vem de longa data, lembrar que a legislação anterior limitava o benefício a oito ou dezesseis viagens;

e) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário em função da utilização da gratuidade acima dos limites estabelecidos na legislação vigente.

Contudo, como se vê, nenhuma providência de caráter efetivo foi adotada para sanar as falhas apontadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, na medida em que as irregularidades persistem e se agravam cada vez mais. Acredita-se que caso não haja responsabilização pelos ilícitos praticados na prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal e na gestão do SBA, fatos dessa natureza vão se repetir, tanto pela restrição de acesso dos dados do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, quanto pelo descumprimento das normas que regulamentam o Sistema de Bilhetagem Automática e o STPC/DF.

DO DIREITO

O Sistema de Bilhetagem Automático – SBA foi instituído pela Lei nº 4.011, de 12/09/2007, “como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta” (art. 43), que deveria ser operado pelo DFTrans, facultada a delegação a terceiros, cuja operacionalização “consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem” (art. 46 e § 1º).

Em seguida, foi publicada a Portaria nº 98 ST-DF, de 22/10/2007, da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal, que tratou da criação e operação do SBA e delegou sua operacionalização à associação sem fim lucrativo, denominada FÁCILBrasília Transporte Integrado, constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF, por meio do Convênio nº 001/2008, sem prévia licitação.

Em 10 de fevereiro de 2010 foi publicado no DODF o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do

Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2013, e sobre as competências do DFTrans, como entidade gestora (art. 2º, II), assim dispôs:

Art. 4º. Compete à Entidade Gestora:

- I - estabelecer as diretrizes de operação e funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/DF e definir sua parametrização;
- II - gerar (off-line) e emitir os créditos de viagem necessários à operação do SBA/DF; mediante delegação do Órgão Regulador;
- III - determinar, periodicamente, de acordo com as necessidades do SBA, os limites de geração de créditos de viagem para cada um dos tipos da família de cartões;
- IV - promover o rastreamento dos créditos emitidos, comercializados e utilizados ou não;
- V - operar o SBA/DF, consistindo esta operação no processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e emissão, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, nos termos do art. 48 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, facultada a delegação a terceiros, sempre mediante licitação;
- VI - supervisionar a comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, quando facultada a delegação a terceiros;
- VII - arrecadar, em conta específica do SBA, os valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- VIII - operar o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do SBA;
- IX - deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA;
- X - analisar as informações financeiras e operacionais, com vistas a melhoria da qualidade do STPC/DF, como um todo, e do SBA, em especial;
- XI - definir o preço de venda ao Usuário do cartão, a partir do primeiro fornecimento, o qual dar-se-á de forma gratuita, mediante cadastramento do Usuário;
- XII - coordenar a execução, pelos Permissionários e Operadores Públicos, individualmente ou em Consórcio, das obras civis nas garagens e demais dependências para a instalação e operação do SBA;
- XIII - promover a veiculação de publicidade, institucional ou comercial, no verso dos cartões, ou ceder espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, com a prévia e expressa anuência do Órgão Regulador e mediante licitação;
- XIV - supervisionar, fiscalizar e proceder auditoria na operação do SBA/DF;
- XV - rastrear e controlar todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção;
- XVI - aplicar as penalidades previstas no Código Disciplinar Unificado, para o SBA.

(...)

Art. 22. A Entidade Gestora será responsável pela emissão, revalidação e cancelamento de cartões, cadastramento das empresas adquirentes e dos Usuários do cartão vale transporte, comercialização e distribuição dos créditos de viagem para todos os tipos de cartões, recebimento dos valores correspondentes e controle contábil dos créditos.

Parágrafo único. A Entidade Gestora será responsável pela administração da lista de indisponibilidade, que contém os cartões perdidos, roubados, fraudados e outros, cujo uso se queira proibir.

(...)

Art. 40. A Entidade Gestora realizará a fiscalização do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, conforme atribuição a ela conferida no Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009, que regulamenta o STPC/DF.

Art. 41. A fiscalização do SBA será realizada pela Entidade Gestora com a finalidade de:

I - garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficácia quanto ao funcionamento, à segurança e à atualidade técnica e tecnológica;

II - garantir o cumprimento das competências dos Agentes do SBA, estabelecidas neste Regulamento;

III - acompanhar permanentemente a operação dos seguintes elementos e atividades do SBA:

a) utilização dos cartões pelo pessoal de operação e pelos Usuários;

b) consistência da base de dados do SBA, inclusive as informações gerenciais de emissão de cartões e créditos de viagem, e de controle da operação dos serviços;

c) obras civis e demais condições técnicas necessárias, nas garagens, terminais, estações e veículos, para instalação e operação do SBA;

d) comercialização de cartões e de créditos de viagem, diretamente ou por terceiros;

e) arrecadação dos valores de venda antecipada de créditos de viagem;

f) retirada de validadores dos veículos, devolução e descadastramento, com a anuência prévia da Entidade Gestora;

g) rastreamento e controle de todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção.

Art. 42. A fiscalização será exercida pela Entidade Gestora, através de agentes próprios, devidamente identificados, ou por intermédio de empresa especializada em atividades desta natureza, contratada especificamente para este fim, mediante licitação.

Art. 43. A fiscalização da Entidade Gestora poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, a fim de assegurar a continuidade da prestação dos serviços do SBA.

Art. 44. A fiscalização da Entidade Gestora promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditorias técnica e operacional das atividades e instalações dos Operadores e do SBA, através de equipe própria ou de terceiros, mediante licitação, por ela designada, respeitando os sigilos, quando garantidos por lei.

Art. 45. Verificada, através do relatório da auditoria, a incapacidade técnica ou operacional dos Operadores ou do Consórcio de Operadores,

a Entidade Gestora definirá prazos para a regularização das deficiências e a solução dos problemas apontados e, caso não sejam atendidas as suas determinações, os Operadores ou o Consórcio de Operadores, estarão sujeitos às penalidades definidas pela Entidade Gestora.

Parágrafo único. Nos casos em que ficar comprovado que a incapacidade técnica ou operacional é de responsabilidade exclusiva da Fornecedora de Tecnologia, as multas serão devidas por esta, que deverá pagá-las diretamente à Entidade Gestora, devendo, portanto, essa exigência constar do contrato entre os Operadores ou o Consórcio de Operadores e a Fornecedora de Tecnologia. (Grifou-se).

Com a publicação do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, no DODF de 28/03/2011, que dispôs sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans passou a ser responsável pela prestação dos serviços e o exercício das competências anteriormente conferidas à FÁCIL – Brasília Transporte Integrada.

Em razão das diversas irregularidades decorrentes da questionável gestão do SBA pela FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, o DFTrans, tempos após assumir a operação e administração do Sistema de Bilhetagem Automático, editou a Instrução nº 187, de 07/11/2011, nos seguintes termos:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e mais o seguinte: Considerando que o Transporte Urbano do Distrito Federal assumiu integralmente a gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, conforme determinado no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011; considerando a necessidade de se normatizar a destinação das receitas decorrentes da prestação de serviços de transportes públicos por operador no âmbito do Distrito Federal, RESOLVE:

Art. 1º Esta instrução se destina a definir os procedimentos e prazos para a apuração de receita advinda da Prestação de serviços de transportes públicos que estiverem em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor no âmbito do Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III Comissão Executiva do SBA – comissão composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para

operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV Operadores do sistema de transportes públicos: as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural;

V Serviço especificado: o serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores;

VI Serviço realizado: o serviço efetivamente executado pelos operadores, especificado ou não, constituído da programação operacional;

VII Operação irregular: operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor;

VIII Serviço admitido: o serviço realizado, considerado admissível para fins de remuneração, de acordo com critérios de aceitação estabelecidos pelo Órgão Gestor;

IX Receita realizada pelos operadores: produto dos resgates dos créditos de viagens arrecadados nos validadores e bloqueios pelos operadores e compensados pela CCRC;

X Saldo residual: recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados;

XI Remuneração admitida: o resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado.

Art. 3º O procedimento para a admissão de receitas se inicia com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

I O Coordenador de Tecnologia da Informação providenciará a emissão diária de relatórios circunstanciados contendo as informações acerca da operação irregular realizada, demonstrando a remuneração não admitida;

II O Coordenador Financeiro emitirá os relatórios de operação efetivamente realizada, informará a receita da operação não admitida informada pela área de tecnologia da informação, aplicará as taxas e emitirá planilha de resgate diário, remetendo-a à Coordenação Geral da Comissão Executiva do SBA para aprovação;

III Aprovados os relatórios pelo Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA, este determinará a notificação eletrônica dos operadores que poderão se manifestar no prazo de 72h (setenta e duas horas), contadas da emissão da correspondência;

IV Em caso de controvérsia, no prazo fixado no item anterior, o operador se manifestará por meio eletrônico, demonstrando precisamente o motivo da irrisignação, não se admitindo manifestações genéricas ou não específicas;

V Na hipótese do item antecedente, o Coordenador Geral do SBA poderá, motivadamente, rejeitar liminarmente a manifestação ou, se o caso, determinar diligências e, em após, manter ou modificar a decisão, determinando a notificação eletrônica do operador;

VI Mantida a decisão ou parcialmente modificada, será retido o valor resultante da operação irregular de quaisquer créditos do operador contra o SBA, observado o disposto no artigo 5º da presente Instrução;

VII Caso não se resigne, o operador poderá interpor perante a Coordenação do SBA - no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contadas da emissão da correspondência, recurso, sem efeito suspensivo, para o Diretor Geral da DFTrans, sendo que a decisão que julgar o recurso será definitiva e em última instância;

VIII Consolidados os valores para o repasse, a Comissão, por maioria, atestará os relatórios e os remeterá à Diretoria Administrativa - Financeira para o resgate dos créditos admitidos;

IX Os créditos decorrentes da remuneração não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação;

X Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos operadores, diariamente, até as 14h (catorze horas), salvo motivo de força maior ou caso fortuito.

§ 1º Os operadores autônomos poderão ser representados por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

§ 2º É responsabilidade exclusiva dos operadores do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, a inserção dos dados relativos à operação no Sistema de Bilhetagem Automáticos, excluídos aqueles cuja inserção seja da competência da Comissão Executiva.

Art. 4º A Diretoria Financeira, recebendo os relatórios, depois de os conferir, os remeterá ao Diretor Geral para autorização do resgate.

Art. 5º Os valores retidos decorrentes do serviço não admitido englobarão a receita da bilhetagem eletrônica, a decorrente dos subsídios instituídos pelo Poder Público e a arrecadada em dinheiro durante a operação, devendo esta última ser descontada dos créditos devidos ao operador, seja do resgate de créditos do SBA ou, ainda, do pagamento dos subsídios acima citados.

Art. 6º Os operadores deverão, no prazo de 5 (cinco) dias corridos, contados da publicação desta Instrução, apresentar à Comissão de Gestão do SBA, o endereço eletrônico, sendo que será de sua exclusiva responsabilidade a utilização do endereço, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 7º As Diretorias Técnica e Operacional da DFTrans deverão informar, em tempo real, à Comissão Executiva do SBA as interdições, as liberações de veículos e as alterações na operação das linhas e demais alterações cadastrais. Parágrafo Único. Os Diretores Técnico e Operacional juntamente com o Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA informarão os endereços eletrônicos das respectivas Diretorias e da Coordenação para a comunicação de que trata caput deste artigo.

Art. 8º O Diretor Administrativo da DFTrans providenciará a abertura de conta corrente no Banco de Brasília - BRB para a movimentação dos recursos de que trata esta Instrução.

Art. 9º Os prazos fixados em horas contam-se de minuto em minuto.

Art. 10 Aplica-se o procedimento constante desta instrução para as retenções anteriores, sem que haja, antes do trânsito em julgado administrativo definitivo cujo resultado seja favorável ao operador, liberação de qualquer valor retido.

Art. 11 Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Instrução nº 180, de 7 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 8 de novembro de 2001.

Posteriormente editou-se a Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que definiu “procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)” (art. 1), além de indicar a composição da Comissão de Auditoria, na forma seguinte:

Art. 1º Esta Instrução tem por objetivo definir os procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I - Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II - Sistema de Bilhetagem Automática (SBA): instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III - Comissão Executiva do SBA: comissão composta pelo Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV - Comissão de Auditoria: comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores; (NR dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013).

V - Operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal: a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário, e, no modo rodoviário, as empresas e cooperativas

operadoras do serviço básico do STPC/DF, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural.

Art. 3º. O procedimento para o repasse dos valores de que trata a Lei nº 4.582/2011 e Lei nº 4.583/2011 inicia-se com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

§ 1º O gestor responsável pela área de tecnologia da informação ou pela área administrativa providenciará a emissão de relatórios circunstanciados contendo as informações sobre os créditos devidos relativos ao custeio do passe livre estudantil e do transporte das pessoas portadoras de necessidades especiais – já descontada a taxa instituída pela Lei nº 445, de 14 de maio de 1993, remetendo-os à análise do servidor responsável pela gestão financeira do SBA.

§ 2º O gestor financeiro analisará os relatórios e emitirá parecer técnico, remetendo-o à Coordenação da Comissão Executiva do SBA para aprovação.

§ 3º. Aprovados os relatórios pelo Coordenador, este os remeterá à Diretoria Administrativo – Financeira da Autarquia para análise e aprovação.

§ 4º A Diretoria Administrativo – Financeira da DFTRANS poderá, em despacho fundamentado, aprovar ou determinar a realização de diligências saneadoras.

§ 5º Determinadas a realização de diligências saneadoras, a Diretoria Administrativo – Financeira devolverá os autos ao Coordenador Geral do SBA, indicando os problemas encontrados para saneamento e devolução para nova análise.

§ 6º Aprovados os relatórios, a Diretoria Administrativo – Financeira devolverá os autos ao Coordenador Geral do SBA que providenciará a notificação eletrônica dos operadores, que poderão se manifestar no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contado da emissão da correspondência.

§ 7º Em caso de controvérsia, no prazo fixado no parágrafo anterior, os operadores poderão recorrer, demonstrando especificamente o motivo da irrisignação, não sendo admitidas manifestações genéricas ou que deixem de indicar o ponto fundamental sob o qual versa o recurso, sendo irrecurável a decisão que não admitir o recurso.

§ 8º Na hipótese do parágrafo anterior o Coordenador determinará a notificação eletrônica do recorrente acerca de sua decisão devidamente motivada que rejeitar o recurso liminarmente.

§ 9º Admitido o recurso, o Coordenador o remeterá à Diretoria Administrativo – Financeira para exercício de juízo de retratação, caso seja viável.

§ 10 Caso a Diretoria Administrativo – Financeira mantenha a decisão, remeterá os autos para julgamento pelo Diretor-Geral da DFTrans, que se processará nos termos desta Instrução.

§ 11 Antes de analisar o recurso, o Diretor Geral submeterá o processo à análise do órgão jurídico da Autarquia que proferirá parecer vinculante sob a questão constante dos autos.

§ 12 Conhecido o recurso, o Diretor-Geral da DFTrans proferirá julgamento no prazo máximo de 07 (sete) dias úteis, sendo sua decisão definitiva e de última instância.

§ 13 Aprovados os valores a serem repassados, a Comissão Executiva do SBA, por maioria, atestará o Relatório e o remeterá à Diretoria

Administrativo-Financeira (DAF), com cópia para a Gerência de Custos e Tarifas (GCT).

§ 14 Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos.

§ 15 Os operadores deverão encaminhar à Comissão Executiva do SBA as notas fiscais para ser atestadas, com posterior envio à Diretoria Administrativo-Financeira (DAF).

§ 16 A DAF, recebendo os relatórios e as notas fiscais previstos nos § 13 e § 15, procederá ao repasse dos créditos aos operadores do STPC/DF, obedecendo às normas do Decreto nº 32.598, de 15 de dezembro de 2010.

§ 17 O repasse dos créditos de que trata o parágrafo anterior será efetivado até o 7º dia útil posterior às datas definidas no § 9º.

§ 18 A DAF, depois de realizado o pagamento aos operadores, remeterá os autos à Comissão de Auditoria para análise e aprovação da prestação de contas, bem como dos valores pagos.

§ 19 A Comissão de Auditoria deverá diligenciar pessoalmente, quando julgar necessário e terá livre acesso ao sistema de bilhetagem automática, aos processos, à prestação de contas e às informações correlatas. (NR dada pela Instrução 107, de 10/05/2013).

Art. 4º Para efeito do § 10º do artigo 3º, os operadores autônomos poderão ser representados, para fins de emissão de documento fiscal, por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

Art. 5º Os operadores deverão manter atualizados, junto à Comissão Executiva do SBA, o endereço eletrônico, cuja utilização será de sua exclusiva responsabilidade, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 6º Compete à GCT analisar e emitir relatório conclusivo acerca das prestações de contas de que tratam o artigo 2º, § 6º da Lei nº 4.582/2011 e o artigo 2º, § 8º da Lei nº 4.462/2010.

§ 1º O Gerente de Custos e Tarifas terá livre acesso e poderá, de ofício, requisitar informações relativas a administração, contabilidade, recursos econômicos e financeiros dos operadores e à regularidade do cumprimento das legislações trabalhista, previdenciária e tributária, referente aos benefícios de que tratam as leis mencionadas.

§ 2º Fica deferida à GCT a possibilidade de consulta direta ao Órgão Jurídico desta Autarquia para assessoramento, a qualquer tempo, acerca do cumprimento da presente Instrução.

Art. 7º Além do encaminhamento das notas fiscais, nos termos do art. 3º, § 10 desta Instrução, os operadores deverão, sob pena de suspensão e de devolução dos valores recebidos, nos termos da Lei nº 4.582/2011 e Lei nº 4.462/2010, prestar contas da destinação dada aos valores repassados na forma e conteúdo especificados nos ANEXO I – Resumo do Pagamento das Despesas com Pessoal e ANEXO II – Composição das Obrigações Trabalhistas, Previdenciárias e Tributárias.

§ 1º A documentação necessária para a prestação de contas a que se refere o caput deverá ser encaminhada à GCT até o vigésimo dia útil do mês subsequente ao de referência.

§ 2º As planilhas dos ANEXOS I e II deverão ser entregues em meio físico (impressos) e em meio digital (arquivo de extensão .XLS ou .XLSX – Microsoft Excel ou similar compatível), gravados em CD/DVD.

§ 3º Os documentos comprobatórios referidos no ANEXO I deverão ser entregues somente em meio físico, com as devidas autenticações requeridas.

§ 4º A GCT, de posse do relatório referido no § 8º do art. 3º, bem como da supracitada prestação de contas, emitirá, em até 10 (dez) dias úteis, relatórios conclusivos acerca da utilização dos valores repassados, por cada operadora.

§ 5º A prestação de contas será submetida, juntamente com o relatório analítico de lavra da GCT, à Comissão de Auditoria para análise e aprovação no prazo de dois dias úteis.

§ 6º. Verificado o descumprimento de quaisquer das condições apresentadas nos parágrafos anteriores, a GCT ou a Comissão de Auditoria, quem detectar o descumprimento, comunicará o fato à DAF, que adotará as providências para a suspensão imediata do repasse dos créditos referido no § 11 do art. 3º.

§ 7º Na hipótese de suspensão do repasse, este somente será retomado quando da apresentação da totalidade dos documentos requeridos para a prestação de contas, na forma e conteúdo especificados no caput deste artigo.

§ 8º As prestações de contas serão autuadas em processos administrativos específicos para cada operador, por mês de referência.

§ 9º As prestações de contas referentes ao período de abril de 2011 a abril de 2012 deverão ser encaminhadas à GCT na forma e conteúdo definidos neste artigo, no prazo de 20 (vinte) dias úteis, contado da publicação desta Instrução, sob pena de suspensão imediata dos repasses dos benefícios de que tratam a legislação de regência.

Art. 8º Da decisão terminativa da Comissão de Auditoria ou da GCT, caberá recurso sem efeito suspensivo que se processará na forma do Art. 2º, §9º e ss. desta Instrução.

Art. 9º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário, em especial as Instruções nº 208, de 27 de dezembro de 2011 e nº 43, de 22 de fevereiro de 2012.

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Apesar da edição das normas em referência, o procedimento não é adotado pelo órgão gestor, na medida em que deveria haver integração entre as unidades orgânicas para adoção das providências de alçada de cada uma. Em nenhum momento a área de fiscalização do órgão gestor do SBA foi acionada para apurar e autuar os infratores na prestação dos serviços integrantes do STPC/DF, na verificação que deveria ser feita permanentemente através do sistema informatizado TDMax/SBA; ao contrário, como já dito várias vezes, o acesso foi restringido e nenhum servidor da carreira integra a Comissão de Auditoria do SBA.

Já para a Comissão de Auditoria, que, repita-se, não possui em sua composição nenhum servidor integrante da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, o acesso, ao que parece, é irrestrito e ilimitado, nos termos do § 19, do art. 3º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, com nova redação dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013.

Convém ressaltar que, com advento da Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011, a gratuidade concedida aos portadores de necessidades especiais passou a ser integralmente custeada pelo Distrito Federal, por intermédio do DFTrans, razão pela qual o controle dessa receita pública deveria ser feita com os rigores necessários à correta aplicação dos recursos públicos pelo órgão gestor, onde, no mínimo, o cadastro dos portadores de necessidades especiais deveria ser coincidente com o constante na Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do DF, de conformidade com o previsto no § 2º, do ar. 12 da lei em referência.

A título de exemplo das diversas irregularidades ocorridas com a falta de controle em relação aos cartões de gratuidade dos portadores de necessidade especiais, pode-se extrair da análise do Extrato de Conta Corrente do Sistema TDMax, do SBA, no período entre 05/12/2012 a 20/05/2013, referente ao beneficiário – JAILSON FONSECA, cadastro 856168 (cópia em anexo), que esse beneficiário possui ou possuiu sete (7) cartões de gratuidade de números 1.109.214.090, 3.792.859.581, 1.139.697.098, 1.097.874.971, 1.091.949.323, 1.095.414.891 e 1.095.338.907, com diversos registros de utilizações acima do limite legal. Não bastasse isso, há ainda registros de utilizações concomitantes de mais de um cartão e de cartões, com status de bloqueado, após a data de bloqueio.

O Relatório de Inspeção nº 01/2011 – DIMAT/CONIE/CONT/STC, produzido Controladoria-Geral da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, em 10 de novembro de 2011, sobre a falta de controle da gratuidade concedida aos portadores de necessidades especiais, assim ressaltou:

7. FALTA DE CONTROLE DA GRATUIDADE CONCEDIDA AOS PNES

2. Durante os trabalhos de acompanhamento da assunção da operação do Sistema de Bilhetagem Automática, constatou-se que o sistema TDMAX traz registros de utilização acima da permitida por alguns dos usuários contemplados pelos benefícios da gratuidade para portadores de necessidades especiais, fato este que já havia sido constatado pela Comissão Executiva que de Ocupação Provisória da Fácil. Tal situação tornou-se especialmente grave com o advento da Lei nº 4.582, publicada em 8 de julho de 2011, a qual prevê que o ressarcimento integral dos custos dessa gratuidade aos operadores do STPC-DF ocorrerá as custas do erário distrital.

3. A referida norma legal traz em seu art. 5 a limitação de quatro viagens diárias para os PNEs e o dobro para os PNEs que possuem o benefício com acompanhante. Porém, analisando os relatórios do TDMAX percebe-se que essa limitação legal não está configurada no sistema, os cartões dos PNEs estão gravados sem qualquer limite, existindo usuários com até 72 viagens diárias (Cartão 3.709.363.403 em 14/07/2011), restando claro que a Fácil nunca cumpriu as determinações contidas nos artigos 5º e 6º da Portaria Conjunta nº 02, da Secretaria de Estado de Transportes e de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania do DF, de 27 de agosto de 2008, que estabeleciam o limite em 8 viagens individuais ou 16 com acompanhante, para o bloqueio do cartão e apuração do uso indevido.

4. Cabe ressaltar que os registros do sistema TDMAX trazem evidências da convivência e envolvimento de alguns dos prepostos, motoristas e cobradores, das operadoras do sistema com a utilização irregular desse benefício. Por exemplo: o cartão 1.269.336.010 do usuário 236621(PNE com direito a acompanhante) foi utilizado 173 vezes em um período de 3 dias, 11/07/2011 a 13/07/2011, sempre nas linhas 366.1 e 0.366, da COOTRANSP, tendo sempre como motorista o de matrícula GDF 029297 e os cobradores GDF 011459 e 157783. Da mesma forma foram encontradas evidências de que alguns funcionários da operadora Expresso São José desviavam o faturamento com a utilização do cartão 1.223.971.498 do usuário PNE 243194. Tais situações são tipificadas pelo Código Penal como o crime de peculato, art. 312, já que os empregados das operadoras são equiparados a funcionários públicos nos termos do art. 327, § 1º da mesma lei.

5. Diante da situação essa Secretaria de Transparência emitiu a Solicitação de Ação Corretiva nº 09/2011, datada de 15 de julho de 2011, e as Solicitações de Auditoria nº 07/2011 e 08/2011, recomendando ações imediatas visando sanar os problemas encontrados. Diante das irregularidades comunicadas à DFTRANS, a Comissão Executiva do SBA tomou as seguintes providências:

a) Bloqueou o cartão de 56 beneficiários, inclusive de 6 recolhidos no Metrô-DF, e solicitou que fossem instaurados processos administrativos para a suspensão do benefício dos usuários nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;

- b) Deu ciência das evidências de convivência aos operadores COOTRANSP e Expresso São José que comunicaram terem demitido os funcionários envolvidos por justa causa;
- c) Deu ciência dos fatos ao delegado titular Chefe de Polícia da Vigésima Sexta Delegacia de Polícia Civil do DF; e
- d) Criou procedimento para identificar utilização dos cartões acima do limite diário para que sejam bloqueados.

6. Apesar dessas ações indicarem o interesse da Comissão Executiva de inibir a utilização irregular da gratuidade por parte de alguns beneficiários, ações mais efetivas devem ser imediatamente adotadas, como: inserir no sistema ou nos cartões a limitação legal do número de viagens diárias tornando impossível a utilização dos mesmos em número superior ao limite legal. Cabe ainda ressaltar que a Lei nº 4.582/2011 em seu art. 12, § 2º prevê o recadastramento dos beneficiários num prazo de 90 dias da publicação, que ainda não havia sido iniciado durante os trabalhos de auditoria. Cabe observar que o cadastro dos PNEs no TDMAX não contém as informações necessárias para a correta identificação dos usuários, campos de endereço estão cadastrados com informações como "endereço principal", o nome da mãe traz informações como: Mãe, *, etc., (...)

7. RECOMENDAÇÕES

- f) Sanear imediatamente o cadastro dos PNEs procedendo junto a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania o recadastramento dos beneficiários dentro do prazo estabelecido pela Lei nº 4.582/2011;
- g) Inserir no sistema TDMAX ou nos cartões dos beneficiários os limites de utilização diária trazidos na Lei nº 4.582/2011 evitando assim que os beneficiários façam utilização do benefício acima do limite legal;
- h) Recolher, suspender ou bloquear o cartão dos beneficiários que estão utilizando indevidamente o benefício e instaurar processo administrativo sumário para a apuração das irregularidades, concedendo o devido contraditório, nos termos do art. 8 da Lei nº 4.582/2011;
- i) Instaurar Processo de Sindicância para apurar as responsabilidades pelo acompanhamento inadequado do SBA, visto que, a utilização inadequada do benefício de gratuidade pelos portadores de necessidades especiais vem de longa data, lembrar que a legislação anterior limitava o benefício a oito ou dezesseis viagens;

- j) Instaurar processo de Tomada de Contas Especial em função do prejuízo causado ao erário em função da utilização da gratuidade acima dos limites estabelecidos na legislação vigente.

Um ano e oito meses após as irregularidades detectadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do DF, não houve de parte do dirigente da Autarquia o cuidado em evitar que novos ilícitos fossem praticados na gestão e repasse dos recursos públicos pela utilização do cartão gratuidade dos beneficiários da Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011, tanto que, caso haja confirmação dos fatos relatados por fonte informal, os prejuízos aos cofres públicos podem ultrapassar a quantia de R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais) só no ano de 2012.

Além do mais, existe a necessidade de apuração e responsabilização pelos ilícitos praticados; para tanto, o DFTrans deveria ter procedido auditoria no sistema informatizado TDMax do SBA, realizando o acompanhamento permanente da operação dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, tanto pela Comissão de Auditoria constituída para “analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores” (inciso IV, do art. 2º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que, aliás, não possui nenhum auditor fiscal em sua composição), quanto pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, que devem ter acesso irrestrito às informações registradas no TDMax/SBA (incisos I, II, III, IV, V, VI, IX, X, XI, do art. 6º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001), para o pleno exercício de suas atribuições, como se vê abaixo:

Art. 6º Sem prejuízo do disposto no art. 2º, compete privativamente ao Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, na Área de Especialização Transportes:

I - fiscalizar a operacionalidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dos serviços de táxis, metrô, transporte privado, terminais rodoviários, rodoferroviários e metroviários;

II - fiscalizar a observância dos termos dos contratos de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

III - realizar vistorias e inspeções, bem como verificar o cumprimento das normas específicas de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

IV - lacrar e deslacar veículos, notificar e autuar concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

V - fiscalizar o cumprimento de tabelas horárias e itinerários e a alocação de frota de acordo com a escala;

VI - efetuar a fiscalização dos documentos de operação e de arrecadação dos concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

(...)

IX - fiscalizar o cumprimento dos regulamentos e das especificações operacionais do transporte de passageiros do Distrito Federal e dos serviços de táxis;

X - coordenar, executar levantamentos e emitir laudos que subsidiem a criação ou a extinção de linhas e paradas de ônibus;

XI - autuar os procedimentos irregulares adotados por concessionários, permissionários, autorizatários ou prepostos do transporte de passageiros; (Grifou-se).

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, estabelece os meios de registro de infrações praticadas pelos operadores dos serviços que compõem o STPC/DF, na forma seguinte:

Art. 79. Constitui infração a ação ou omissão que importe a inobservância, por parte dos delegatários e seus empregados ou prepostos, das disposições constantes deste Regulamento, do Código Disciplinar Unificado, das demais normas aplicáveis, do Edital de Licitação e do Contrato de Adesão.

Parágrafo único. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

I – pela fiscalização de campo;

II – por registros de aparelhos do SBA e do sistema de controle da oferta e demanda;

III – por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;

IV – por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços. (Grifou-se).

Com a restrição de acesso do sistema informatizado TDMax do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, bem como pela ausência de servidor da citada carreira na composição da Comissão de Auditoria prevista nas Instruções nºs 187, de 07/11/2011 e 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, várias providências deixam de ser adotadas para o perfeito funcionamento do STPC/DF e os infratores deixam de ser punidos, tornando-se um empecilho ao pleno exercício das atribuições dos auditores fiscais e um incentivo à prática de infrações pelos operadores dos serviços que integram o STPC/DF e à continuidade das falhas na gestão do SBA, como nos presentes casos.

Cumpre ressaltar que apesar das diversas restrições impostas aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, ao exercício das atribuições legais de que são titulares, através de instruções normativas expedidas pela Direção Geral da Autarquia, o corpo fiscal do Estado não ficou inerte, que, vigilante, conseguiu levantar fatos que podem demonstrar as irregularidades praticadas, as quais sequer foram ventiladas pelos legitimados pelo ato normativo autárquico.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), garantindo-lhes, para tanto, a efetiva atuação do corpo fiscal do Estado através dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, a partir da garantia de acesso irrestrito ao sistema informatizado TDMax/SBA, bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados na prestação dos serviços que compõem o STPC/DF e na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos aplicados no ressarcimento da gratuidade no transporte público coletivo integrante do Sistema de

Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, para as pessoas com deficiência, prevista na Lei nº 4.582, de 07 de julho de 2011.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PROMOTOR DE JUSTIÇA DE DEFESA DO
PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal—ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de sua Presidenta infra-assinada, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas através de dados retirados do sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, gerido e controlado pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, com sérios indícios de prática de ilícitos que podem ter repercussões administrativas e judiciais aos responsáveis pelos atos, direta ou indiretamente, causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões de crédito de viagens e na arrecadação e repartição de receitas.

DOS FATOS

Em recente Auditoria realizada no sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA por integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, apesar das dificuldades de acesso a que foram impingidos tais servidores nas dependências do DFTrans - fato esse descrito em anterior representação em curso nessa Promotoria (Aditamento à Representação nº 08190.067.304/13-85) -, verificou-se através das informações retiradas do SBA, no módulo Diário de Meia Viagem, que no dia 23/02/2013 o veículo de nº 581046, da Rhota Transporte, teria operado a linha 0.643 (Planaltina – Arapongas/W3), entre às 18:31:18 e 19:22:30, com duração de 00:51:12 (cinquenta e um minutos e doze segundos), percorrido 0,00 (zero) Km e transportado 1.884 (um mil, oitocentos e oitenta e quatro) passageiros (cópia em anexo).

Ressalta-se que o contrato emergencial celebrado entre a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal e a Rhota Transportes de Passageiros e Locação de Veículos Ltda – ME, de delegação de frota para operação no Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, teve sua vigência expirada em 19/01/2013 e só poderia voltar a operar a partir de 25/03/2013, segundo registros constantes do sistema informatizado TDMax/SBA, quando novo contrato emergencial foi firmado entre as partes, para vigorar até 29/07/2013 (cópia da pesquisa em anexo), sendo que a operação se deu em 23/02/2013. Vale registrar que, apesar dos dados retirados do sistema, a Direção Geral postou no sítio do DFTrans a informação de que não foi celebrado novo contrato emergencial, mas que foi autorizada a prestação do serviço mesmo sem contrato, até meados de abril.

Daí extrai-se várias irregularidades que deveriam ter sido evitadas pela entidade gestora do Sistema de Bilhetagem Automática - tanto pela condição do operador quanto pela forma de prestação do serviço registrada pelo sistema informatizado TDMax do SBA -, mas não foram por má gestão ou omissão dos responsáveis pela operação do SBA, já que a situação é facilmente aferível através do sistema, para quem detém acesso irrestrito.

De forma alguma o DFTrans poderia aceitar que a operação dos serviços integrantes do STPC/DF fosse realizada por quem não detém a delegação do Estado

e, menos ainda, aturar a utilização de cartão de forma fraudulenta em supostas viagens realizadas em operação irregular.

Observa-se deliberada intenção de fraudar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, pela utilização de oito cartões (0.811.386.020, 1.082.913.595, 2.150.598.220, 2.305.720.809, 2.606.298.782, 2.622.759.651, 2.682.651.561 e 4.248.344.774), tipo VT/Cidadão, com 1884 (um mil oitocentos e oitenta e quatro) acessos, em 00:51:12 (cinquenta e um minutos e doze) segundos, em uma suposta viagem realizada pela Rotha Transportes de Passageiros e Locação de Veículos Ltda – ME, no dia 23/02/2013, no trajeto da linha 0.643.

O sistema informatizado TDMax do SBA, gerenciado pelo DFTrans, registrou toda a movimentação dos cartões e do operador do serviço, sem realizar crítica alguma em face das irregularidades relatadas, cujos dados devem ter sido compilados para repartição da receita obtida pela utilização dos cartões aos operadores do STPC/DF, provavelmente incluindo a operação irregular.

Ora, se o sistema admite a operação irregular para a descarga dos cartões seguidamente no validador, ou o sistema foi direcionado para tolerar esse tipo de operação, ou quem deveria examinar, e tinha acesso irrestrito aos dados registrados no sistema para realizar a crítica, não o faz.

Assim também ocorre em relação à utilização de 34 (trinta e quatro) veículos que tiveram expirado o contrato emergencial celebrado com o Poder Público pela Rhota Transporte e pela Cootransp – Grande Brasília, os quais foram colocados em operação com anuência da Direção Geral do DFTrans, ao argumento de que a população não poderia ficar sem o transporte público em determinada região. Tal fato foi confirmado em recente entrevista do Diretor Geral ao DFTV, Rede Globo, veiculada no dia 23 de maio de 2013, conforme se depreende do link http://www.youtube.com/watch?v=SVgHwv_2baI&feature=voutu.be.

Os documentos em anexo, retirados do sistema informatizado TDMax do SBA, podem ser facilmente compreendidos na forma dos quadros abaixo transcritos, que resumem a situação dos veículos não autorizados formalmente a circular, o período em que operaram ou operam de forma irregular e a arrecadação obtida com as viagens realizadas, por meio dos validadores irregularmente instalados nos veículos, no ano de 2013, após a vigência cadastral:

Serviço Básico – STPC/DF – Lei nº 4011/2007
Operação Irregular – VEÍCULO NÃO AUTORIZADO
Operador – CR – COOTRANS – GRANDE BRASÍLIA
PERÍODO: 08/01 a 21/05/2013

Placa	Veículo	Data início	Data Fim	Valor (\$)
JL6090	510556	06/09/2012	07/01/2013	84.553,92
JL0889	510564	03/09/2012	07/01/2013	128.380,92
JL0899	510572	03/09/2012	07/01/2013	103.691,53
JL0919	510581	04/09/2012	07/01/2013	79.413,72
JL0969	510599	03/09/2012	07/01/2013	172.898,82
JL0949	510602	04/09/2012	07/01/2013	168.922,04
JL0939	510629	03/09/2012	07/01/2013	121.643,88
JL0959	510637	04/09/2012	07/01/2013	81.687,84
JL1039	510645	03/09/2012	07/01/2013	110.931,84
JL0979	510653	05/09/2012	07/01/2013	114.682,08
JL0989	510661	03/09/2012	07/01/2013	117.062,76
JHM3894	510688	30/08/2012	07/01/2013	118.420,20
LPE8346	510696	27/08/2012	07/01/2013	121.534,56
KWC3602	510700	05/10/2012	07/01/2013	101.297,40
JL1157	510718	04/10/2012	07/01/2013	136.156,01
EGG6640	510726	01/09/2012	07/01/2013	229.172,14
JHZ7394	510734	03/10/2012	07/01/2013	81.754,92
LJC4146	510742	28/08/2012	07/01/2013	128.087,97
LKW9122	510785	29/08/2012	07/01/2013	107.883,53
DBL0851	510793	11/09/2012	07/01/2013	100.668,00
KXV5084	510807	28/08/2012	07/01/2013	106.867,61
KOW1454	510815	28/08/2012	07/01/2013	75.888,96
JHM3904	510823	08/10/2012	07/01/2013	64.917,82
LPO3541	510831	28/08/2012	07/01/2013	101.544,24
LPE8345	510840	28/08/2012	07/01/2013	121.239,14
Total				2.879.301,85

Serviço Básico – STPC/DF – Lei nº 4011/2007
 Operação Irregular – VEÍCULO NÃO AUTORIZADO
 Operador – RH – RHOTA TRANSPORTE
 ANO: 2013

Placa	Veículo	Vigências				Período Operação Irregular	Valor (\$)
		Data Início	Data Fim	Data Início2	Data Fim2		
CUA5268	581011	17/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05/2013	50.373,00
CUA5297	581020	17/09/2012	19/01/2013	06/03/2013	29/07/2013	20/01 a 05/03	88.170,00
CPI5923	581038	18/09/2012	19/01/2013	02/04/2013	29/07/2013	20/01 a 01/04	12.810,00
CUA5311	581046	17/09/2012	19/01/2013	25/03/2013	29/07/2013	20/01 a 24/03	116.442,00
CPI5837	581054	26/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	3.087,00
CPI5911	581062	17/09/2012	19/01/2013	04/03/2013	29/07/2013	20/01 a 03/03	52.357,92
CUA5367	581071	03/10/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	6.300,00
CUA5313	581089	28/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	5.010,00
CUA5334	581101	03/10/2012	19/01/2013	06/03/2013	29/07/2013	20/01 a 05/03	35.343,00
Total							369.892,92

O fato dos veículos estarem operando com o contrato emergencial expirado não os autoriza a procederem à vistoria periódica e nem de receberem o selo de vistoria, já que não estão ou não deveriam estar cadastrados como frota regular do operador, integrante do STPC/DF. Deveriam, contudo, ser retirados de operação com a atuação do Estado, através dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, em ações de fiscalização. No entanto, a ação coercitiva do Estado encontra-se suspensa por omissão do Diretor Geral do DFTrans e atual Diretor Operacional, que deixaram

de aprovar, ou alterar, a Programação Fiscal elaborada há mais de 54 (cinquenta e quatro) dias pelo corpo fiscal, impossibilitando assim a emissão das Ordens de Serviço correspondentes (conforme já relatado em anterior Representação nº 08190.067.304/13-85, em curso nessa Promotoria).

Não se pode admitir que a Direção Geral do DFTrans tenha agido, como providência de caráter emergencial, em nome do interesse público, a fim de viabilizar a continuidade e a segurança do serviço público (art. 30, da Lei nº 4.011, de 12/09/2007), prorrogando-se contrato emergencial expirado. A providência de caráter emergencial se deu, ao que parece, anteriormente - com as reservas necessárias -, com o procedimento adotado para a contratação emergencial e não para a prorrogação de contrato vencido. Nesses casos, inclusive, a operação com veículos sem condições nenhuma de ser utilizados na prestação do serviço de transporte público coletivo, deixa o usuário entregue à própria sorte, podendo-se ver cenas absurdas de passageiros empurrando ônibus quebrado para chegarem ao seu destino

(link: <http://www.alo.com.br/noticias/ultimas/?IdNoticia=203269&busca=Passageiros+em+purram&pagina=1>).

Em face das diversas irregularidades detectadas na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, contidas no Relatório de Inspeção nº 01/2011 - DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Controladoria da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, datado de 10 de novembro de 2011 (cópia em anexo), várias foram as recomendações feitas ao DFTrans, inserindo-se dentre as constantes dos itens 35 e 77 daquele Relatório as seguintes:

35. (...)

b) Reverter os rendimentos das aplicações dos saldos das contas do SBA dos produtos Vale Transporte, Estudante, Cidadão e PNE, para o FTPEC-DF, conforme previsto no inciso IX, art. 51, da Lei nº 4.011/2007; e

c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela não aplicação dos saldos das faixas contábeis.

(...)

77. (...)

- a) Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;
- b) Interromper o repasse de valores via SBA a título de veículos que não estejam cadastrados no SIT e por consequência não tenham a devida permissão para operar no STPC-DF, desencorajando assim os operadores a utilizarem veículos em número maior ao de suas permissões;
- c) Controlar o número de validadores vendidos para as empresas pela TRANSDATA, de maneira que só seja permitido aos operadores possuírem uma quantidade de validadores igual ao de veículos habilitados mais uma reserva técnica para manutenção;
- d) Controlar a criação dos Chips SAM que permitem que os equipamentos, validadores e POS, entrem em operação no SBA;
- e) Utilizar os dados do TDMAX/SBA para apreender os veículos que rodam indevidamente, sem permissão, no STPC-DF;
- f) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que veículos não autorizados fossem cadastrados no TDMAX e operassem no STPC-DF;
- g) Aplicar sanções as operadoras do STPC-DF que operaram com veículos clandestinos no STPC-DF; e
- h) Instaurar processo de Tomada de Contas Especiais para apurar o prejuízo causado ao erário, visto que, os veículos não autorizados não pagam outorga nem deveriam receber repasses de valores via SBA pois sua operação é ilegal e clandestina nos termos do art. 78 do Regulamento do STPC-DF.

Contudo, como se vê, nenhuma providência de caráter efetivo foi adotada para sanar as falhas apontadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, na medida em que as irregularidades persistem e se agravam cada vez mais. Acredita-se que caso não haja responsabilização pelos ilícitos praticados na prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal e na gestão do SBA, fatos dessa natureza vão se repetir, tanto pela restrição de acesso dos dados do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, quanto pelo descumprimento das normas de regulamentação do Sistema de Bilhetagem Automática e do STPC/DF.

DO DIREITO

O Sistema de Bilhetagem Automático – SBA foi instituído pela Lei n 4.011, de 12/09/2007, “como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta” (art. 43), que deveria ser operado pelo DFTrans, facultada a delegação a terceiros, cuja operacionalização “consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem” (art. 46 e § 1º).

Em seguida, foi publicada a Portaria nº 98 ST-DF, de 22/10/2007, da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal, que tratou da criação e operação do SBA e delegou sua operacionalização à associação sem fim lucrativo, denominada FÁCIL Brasília Transporte Integrado, constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF, por meio do Convênio nº 001/2008, sem prévia licitação.

Em 10 de fevereiro de 2010 foi publicado no DODF o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2013, e sobre as competências do DFTrans, como entidade gestora (art. 2º, II), assim dispôs:

Art. 4º. Compete à Entidade Gestora:

- I - estabelecer as diretrizes de operação e funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/DF e definir sua parametrização;
- II - gerar (off-line) e emitir os créditos de viagem necessários à operação do SBA/DF; mediante delegação do Órgão Regulador;
- III - determinar, periodicamente, de acordo com as necessidades do SBA, os limites de geração de créditos de viagem para cada um dos tipos da família de cartões;
- IV - promover o rastreamento dos créditos emitidos, comercializados e utilizados ou não;
- V - operar o SBA/DF, consistindo esta operação no processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e emissão, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, nos termos do art. 48 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, facultada a delegação a terceiros, sempre mediante licitação;
- VI - supervisionar a comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, quando facultada a delegação a terceiros;
- VII - arrecadar, em conta específica do SBA, os valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- VIII - operar o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do SBA;

IX - deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA;

X - analisar as informações financeiras e operacionais, com vistas a melhoria da qualidade do STPC/DF, como um todo, e do SBA, em especial;

XI - definir o preço de venda ao Usuário do cartão, a partir do primeiro fornecimento, o qual dar-se-á de forma gratuita, mediante cadastramento do Usuário;

XII - coordenar a execução, pelos Permissionários e Operadores Públicos, individualmente ou em Consórcio, das obras civis nas garagens e demais dependências para a instalação e operação do SBA;

XIII - promover a veiculação de publicidade, institucional ou comercial, no verso dos cartões, ou ceder espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, com a prévia e expressa anuência do Órgão Regulador e mediante licitação;

XIV - supervisionar, fiscalizar e proceder auditoria na operação do SBA/DF;

XV - rastrear e controlar todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção;

XVI - aplicar as penalidades previstas no Código Disciplinar Unificado, para o SBA.

(...)

Art. 22. A Entidade Gestora será responsável pela emissão, revalidação e cancelamento de cartões, cadastramento das empresas adquirentes e dos Usuários do cartão vale transporte, comercialização e distribuição dos créditos de viagem para todos os tipos de cartões, recebimento dos valores correspondentes e controle contábil dos créditos.

Parágrafo único. A Entidade Gestora será responsável pela administração da lista de indisponibilidade, que contém os cartões perdidos, roubados, fraudados e outros, cujo uso se queira proibir.

(...)

Art. 40. A Entidade Gestora realizará a fiscalização do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, conforme atribuição a ela conferida no Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009, que regulamenta o STPC/DF.

Art. 41. A fiscalização do SBA será realizada pela Entidade Gestora com a finalidade de:

I - garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficácia quanto ao funcionamento, à segurança e à atualidade técnica e tecnológica;

II - garantir o cumprimento das competências dos Agentes do SBA, estabelecidas neste Regulamento;

III - acompanhar permanentemente a operação dos seguintes elementos e atividades do SBA:

- a) utilização dos cartões pelo pessoal de operação e pelos Usuários;
- b) consistência da base de dados do SBA, inclusive as informações gerenciais de emissão de cartões e créditos de viagem, e de controle da operação dos serviços;
- c) obras civis e demais condições técnicas necessárias, nas garagens, terminais, estações e veículos, para instalação e operação do SBA;
- d) comercialização de cartões e de créditos de viagem, diretamente ou por terceiros;
- e) arrecadação dos valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- f) retirada de validadores dos veículos, devolução e descadastramento, com a anuência prévia da Entidade Gestora;
- g) rastreamento e controle de todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção.

Art. 42. A fiscalização será exercida pela Entidade Gestora, através de agentes próprios, devidamente identificados, ou por intermédio de empresa especializada em atividades desta natureza, contratada especificamente para este fim, mediante licitação.

Art. 43. A fiscalização da Entidade Gestora poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, a fim de assegurar a continuidade da prestação dos serviços do SBA.

Art. 44. A fiscalização da Entidade Gestora promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditorias técnica e operacional das atividades e instalações dos Operadores e do SBA, através de equipe própria ou de terceiros, mediante licitação, por ela designada, respeitando os sigilos, quando garantidos por lei.

Art. 45. Verificada, através do relatório da auditoria, a incapacidade técnica ou operacional dos Operadores ou do Consórcio de Operadores, a Entidade Gestora definirá prazos para a regularização das deficiências e a solução dos problemas apontados e, caso não sejam atendidas as suas determinações, os Operadores ou o Consórcio de Operadores, estarão sujeitos às penalidades definidas pela Entidade Gestora.

Parágrafo único. Nos casos em que ficar comprovado que a incapacidade técnica ou operacional é de responsabilidade exclusiva da Fomecedora de Tecnologia, as multas serão devidas por esta, que deverá pagá-las diretamente à Entidade Gestora, devendo, portanto, essa exigência constar do contrato entre os Operadores ou o Consórcio de Operadores e a Fomecedora de Tecnologia. (Grifou-se).

Com a publicação do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, no DODF de 28/03/2011, que dispôs sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans passou

a ser responsável pela prestação dos serviços e o exercício das competências anteriormente conferidas à FÁCIL – Brasília Transporte Integrada.

Em razão das diversas irregularidades decorrentes da questionável gestão do SBA pela FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, o DFTrans, tempos após assumir a operação e administração do Sistema de Bilhetagem Automático, editou a Instrução nº 187, de 07/11/2011, nos seguintes termos:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e mais o seguinte: Considerando que o Transporte Urbano do Distrito Federal assumiu integralmente a gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, conforme determinado no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011; considerando a necessidade de se normatizar a destinação das receitas decorrentes da prestação de serviços de transportes públicos por operador no âmbito do Distrito Federal, RESOLVE:

Art. 1º Esta instrução se destina a definir os procedimentos e prazos para a apuração de receita advinda da Prestação de serviços de transportes públicos que estiverem em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor no âmbito do Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III Comissão Executiva do SBA – comissão composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV Operadores do sistema de transportes públicos: as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural;

V Serviço especificado: o serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores;

VI Serviço realizado: o serviço efetivamente executado pelos operadores, especificado ou não, constituído da programação operacional;

VII Operação irregular: operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor;

VIII Serviço admitido: o serviço realizado, considerado admissível para fins de remuneração, de acordo com critérios de aceitação estabelecidos pelo Órgão Gestor;

IX Receita realizada pelos operadores: produto dos resgates dos créditos de viagens arrecadados nos validadores e bloqueios pelos operadores e compensados pela CCRC;

X Saldo residual: recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados;

XI Remuneração admitida: o resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado.

Art. 3º O procedimento para a admissão de receitas se inicia com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

I O Coordenador de Tecnologia da Informação providenciará a emissão diária de relatórios circunstanciados contendo as informações acerca da operação irregular realizada, demonstrando a remuneração não admitida;

II O Coordenador Financeiro emitirá os relatórios de operação efetivamente realizada, informará a receita da operação não admitida informada pela área de tecnologia da informação, aplicará as taxas e emitirá planilha de resgate diário, remetendo-a à Coordenação Geral da Comissão Executiva do SBA para aprovação;

III Aprovados os relatórios pelo Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA, este determinará a notificação eletrônica dos operadores que poderão se manifestar no prazo de 72h (setenta e duas horas), contadas da emissão da correspondência;

IV Em caso de controvérsia, no prazo fixado no item anterior, o operador se manifestará por meio eletrônico, demonstrando precisamente o motivo da irrisignação, não se admitindo manifestações genéricas ou não específicas;

V Na hipótese do item antecedente, o Coordenador Geral do SBA poderá, motivadamente, rejeitar liminarmente a manifestação ou, se o caso, determinar diligências e, em após, manter ou modificar a decisão, determinando a notificação eletrônica do operador;

VI Mantida a decisão ou parcialmente modificada, será retido o valor resultante da operação irregular de quaisquer créditos do operador contra o SBA, observado o disposto no artigo 5º da presente Instrução;

VII Caso não se resigne, o operador poderá interpor perante a Coordenação do SBA - no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contadas da emissão da correspondência, recurso, sem efeito suspensivo, para o Diretor Geral da DFTrans, sendo que a decisão que julgar o recurso será definitiva e em última instância;

VIII Consolidados os valores para o repasse, a Comissão, por maioria, atestará os relatórios e os remeterá à Diretoria Administrativo - Financeira para o resgate dos créditos admitidos;

IX Os créditos decorrentes da remuneração não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente

específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação;

X Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos operadores, diariamente, até as 14h (catorze horas), salvo motivo de força maior ou caso fortuito.

§ 1º Os operadores autônomos poderão ser representados por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

§ 2º É responsabilidade exclusiva dos operadores do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, a inserção dos dados relativos à operação no Sistema de Bilhetagem Automáticos, excluídos aqueles cuja inserção seja da competência da Comissão Executiva.

Art. 4º A Diretoria Financeira, recebendo os relatórios, depois de os conferir, os remeterá ao Diretor Geral para autorização do resgate.

Art. 5º Os valores retidos decorrentes do serviço não admitido englobarão a receita da bilhetagem eletrônica, a decorrente dos subsídios instituídos pelo Poder Público e a arrecadada em dinheiro durante a operação, devendo esta última ser descontada dos créditos devidos ao operador, seja do resgate de créditos do SBA ou, ainda, do pagamento dos subsídios acima citados.

Art. 6º Os operadores deverão, no prazo de 5 (cinco) dias corridos, contados da publicação desta Instrução, apresentar à Comissão de Gestão do SBA, o endereço eletrônico, sendo que será de sua exclusiva responsabilidade a utilização do endereço, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 7º As Diretorias Técnica e Operacional da DFTrans deverão informar, em tempo real, à Comissão Executiva do SBA as interdições, as liberações de veículos e as alterações na operação das linhas e demais alterações cadastrais.

Parágrafo Único. Os Diretores Técnico e Operacional juntamente com o Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA informarão os endereços eletrônicos das respectivas Diretorias e da Coordenação para a comunicação de que trata caput deste artigo.

Art. 8º O Diretor Administrativo da DFTrans providenciará a abertura de conta corrente no Banco de Brasília – BRB para a movimentação dos recursos de que trata esta Instrução.

Art. 9º Os prazos fixados em horas contam-se de minuto em minuto.

Art. 10 Aplica-se o procedimento constante desta instrução para as retenções anteriores, sem que haja, antes do trânsito em julgado administrativo definitivo cujo resultado seja favorável ao operador, liberação de qualquer valor retido.

Art. 11 Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Instrução nº 180, de 7 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 8 de novembro de 2001.

Posteriormente editou-se a Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que definiu “procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)” (art. 1), além de indicar a composição da Comissão de Auditoria, na forma seguinte:

Art. 1º Esta Instrução tem por objetivo definir os procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I - Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II - Sistema de Bilhetagem Automática (SBA): instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III - Comissão Executiva do SBA: comissão composta pelo Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV – Comissão de Auditoria: comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores; (NR dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013).

V - Operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal: a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário, e, no modo rodoviário, as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC/DF, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural. (Grifou-se).

Apesar da edição das normas em referência, o procedimento não é adotado pelo órgão gestor, na medida em que deveria haver integração entre as unidades orgânicas para adoção das providências de alçada de cada uma. Em nenhum

momento a área de fiscalização do órgão gestor do SBA foi acionada para apurar e autuar os infratores na prestação dos serviços integrantes do STPC/DF, na verificação que deveria ser feita permanentemente através do sistema informatizado TDMax/SBA; ao contrário, como já dito várias vezes, o acesso foi restringido e nenhum servidor da carreira integra a Comissão de Auditoria do SBA.

Assim, está disciplinado que os **“créditos decorrentes da receita não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação”** (inciso VIII, do art. 3º, da Instrução nº 187, de 07/11/2011), sendo a remuneração admitida o **“resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado”** (inciso XI, do art. 2º) e saldo residual o **“recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados”** (inciso X, do art. 2º).

O serviço especificado por sua vez corresponde ao **“serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores”**, enquanto que a operação irregular é definida como **“operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor”**

Pode-se concluir, portanto, que toda operação realizada em desconformidade com o serviço definido pelo órgão gestor, é tida como irregular, ainda que temporária, e os créditos obtidos com tais operações compõem o saldo residual para posterior integração ao Fundo de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – FTPC/DF.

Sem dúvida que nos casos *sub examine*, os créditos foram obtidos em operação irregular, quer seja pela falta de permissão do Poder Público para realização das viagens, cujos contratos emergenciais tinham expirado no período, quer seja pela forma de utilização dos cartões vale transporte (com 1.884 acessos divididos em oito cartões em uma suposta única viagem), contando provavelmente com a conivência dos operadores do serviço e do sistema.

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – RSTPCF/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, a respeito da execução do serviço sem permissão do Estado, assim dispôs:

Art. 78. A execução de serviços de transporte público coletivo sem a correspondente delegação do Poder Público, fundada neste Regulamento, nos Regulamentos próprios de cada serviço e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina. (Grifou-se).

Nesses casos, os créditos deveriam ter sido considerados oriundos de receita não admitida, compor o saldo residual e, posteriormente, integrar o Fundo de Transportes, como receita pública, tudo de conformidade, além do disposto acima, com a Lei nº 4.011/2007 e Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CCRC, aprovado pelo Decreto nº 31.083, de 25/11/2009, *verbis*:

Lei nº 4.011, de 12/09/2007:

(...)

Art. 51. As fontes de recursos do FTFC/DF, discriminados no art. 15, I, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ser as seguintes:

(...)

III – os superávits decorrentes da operação da CCRC;

(...)

IX – resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;

(...)

Art. 52. Os recursos do FTFC/DF estabelecidos no art. 15, II, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ter a seguinte aplicação, exclusivamente:

I – desenvolvimento, implantação e acompanhamento de projetos, programas e intervenções para a melhoria e o aperfeiçoamento do STPC/DF;

II – equipamentos destinados ao controle e à fiscalização dos serviços do STPC/DF, à acessibilidade dos usuários aos veículos e terminais, ao sistema de informações gerenciais e ao sistema de informações aos usuários;

III – encargos financeiros e amortização de financiamento de projetos de infra-estrutura de transporte contratado pelo Distrito Federal ou pela entidade gestora à conta do FTFC/DF;

IV – despesas com a emissão e a comercialização de vales-transporte, passes integrais e com desconto, e cartões sem contato;

V – promoção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema, com vistas à efetivação das políticas tarifárias.

Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CCRC, aprovado pelo Decreto nº 31.083, de 25/11/2009:

(...)

Art. 6º. Cabe à DFTRANS por intermédio da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, administrar os processos de emissão, distribuição, comercialização de cartões e de créditos de viagens, compensação de créditos, controle e repartição das receitas arrecadadas entre os operadores.

Parágrafo único - A repartição de receitas de que trata este artigo será feita mediante processamento dos dados relativos à compra e venda dos créditos de viagens nos pontos de comercialização e da arrecadação dos créditos pelos validadores.

Art. 7º. A CCRC calculará, processará e providenciará os repasses com vistas a promover a manutenção de níveis de rentabilidade equânimes entre os operadores do modo rodoviário, do serviço básico, excluída a TCB.

Art. 8º. Cabe à DFTRANS como gestora da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, deter o efetivo controle da movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões e créditos de viagens, bem como determinar os direitos de débitos ou créditos de viagens comercializados, e as transferências de créditos para a conta própria de cada operador, inclusive do METRÔ-DF e da TCB, no caso das viagens integradas.

§ 1º - No processo de gestão de que trata este artigo, compete à DFTRANS I – proceder à compensação de receitas e créditos;

II – manter escrituração contábil própria;

III – manter conta bancária específica, no Banco de Brasília S/A;

IV – realizar aplicações financeiras dos saldos mantidos em conta;

V – emitir relatórios financeiros e operacionais periódicos, conforme especificado pelo Conselho Gestor da CCRC.

VI – proceder à aplicação dos recursos excedentes advindos da veiculação de propaganda ou cessão de espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, nos cartões dos créditos eletrônicos, exceto do METRÔ-DF e da TCB, e do saldo residual decorrente da comercialização dos créditos eletrônicos que não tiverem sido resgatados;

§ 2º - Compete à DFTRANS o desenvolvimento do sistema de processamento dos dados da CCRC, de que trata este artigo.

§ 3º - A qualquer tempo a DFTRANS poderá realizar auditoria nas atividades de emissão, comercialização e resgate, de cartões e créditos de viagens.

Art. 9º. A DFTRANS deve garantir instrumentos próprios de auditoria dos procedimentos, dos softwares de administração e de bilhetagem, bem como, encaminhar os questionamentos e pendências ao Conselho Gestor do SIT/DF.

Art. 10. A qualquer tempo a DFTRANS poderá realizar auditoria na efetiva destinação dos recursos excedentes advindos da veiculação de propaganda ou cessão de espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, nos cartões dos créditos eletrônicos; e nas receitas não

operacionais advindas da exploração de publicidade nos veículos e de outras que lhe forem destinadas.

Art. 11. As receitas provenientes da execução de outros serviços vinculados ao STPC/DF serão objeto de processamento pela CCRC.

Não tendo sido procedido na forma acima descrita, houve renúncia de receita, como já ocorreu em casos semelhantes apontados pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, no relatório já citado, *verbis*:

“5. RENÚNCIA DE RECEITA PELA NÃO APLICAÇÃO DO SALDO CIRCULANTE DAS FAIXAS CONTÁBEIS

32. No período após a assunção analisado, 14/06 à 08/08/2011, o saldo da faixa contábil Vale Transporte, 4.1.1.85.99-1 00041-1, variou de R\$ 38.684.658,28 a R\$ 28.701.895,06, entretanto esse valor não recebeu nenhuma remuneração, juros, pois não era aplicado. Da mesma forma os saldos disponíveis das faixas contábeis Estudante, PNE e Cidadão.

33. Os saldos das faixas contábeis são provenientes da venda antecipada de créditos de viagens que serão posteriormente resgatados pelas operadoras, o saldo da conta Estudante e PNE são provenientes de repasses da DFTRANS, os da conta Vale Transporte da compra de créditos pelos empregadores e da conta Cidadão da compra de créditos diretamente dos usuários do STPC-DF. Sendo que os saldos dessas contas só tendem a aumentar, pois nem todos créditos vendidos serão consumidos pelos usuários, restando sempre um resíduo.

34. Em vez de faixas contábeis deveria haver uma conta contábil para cada produto e uma conta corrente específica para cada no BRB, em nome da DFTRANS, devendo ser assinado um convênio/contrato com esta instituição para redução de tarifas e aplicação diária dos saldos das contas. Sendo que os valores dos saldos devem ser vertidos ao FTPC-DF, conforme Lei nº 4.011/2007.

Art. 51. As fontes de recursos do FTPC/DF, discriminados no art. 15, I, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ser as seguintes:

(...)

IX — resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis; (grifo nosso)

35. RECOMENDAÇÕES

- a) Firmar contrato ou convênio com o BRB para diminuir as tarifas das contas do SBA, para que sejam abertas contas específicas para cada produto e que os saldos dessas contas sejam investidos diariamente;
- b) Reverter os rendimentos das aplicações dos saldos das contas do SBA dos produtos Vale Transporte, Estudante, Cidadão e PNE, para o FTPC-DF, conforme previsto no inciso IX, art. 51, da Lei nº 4.011/2007; e
- c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela não aplicação dos saldos das faixas contábeis.”

Por certo que a continuidade do serviço sem instrumento válido que autorize sua prestação, pode acarretar sérios prejuízos aos usuários do serviço de transporte e ao Estado, pela insegurança decorrente da falta de vistoria nos veículos, tanto a periódica quanto a realizada em campo pelos auditores fiscais, e pela arrecadação e repartição de receitas que não poderiam ser admitidas e, portanto, deveriam integrar o Fundo de Transportes, bem como pela ausência de cobrança do cumprimento, pelo operador irregular, das exigências para a prestação do serviço impostas às outras operadoras.

Deve-se questionar, ainda, qual critério utilizado pela Direção Geral do DFTrans na escolha dos veículos habilitados a prestar o serviço que deveria ser licitado (art. 335, da LODF; arts. 7º e 9º, da Lei nº 4.011/2007). Nesse caso, resta maculado o princípio da isonomia que rege o processo de escolha do prestador do serviço público, bem como os princípios da legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade, da probidade administrativa, que regem a Administração Pública.

Se a decisão foi pela contratação direta sem licitação, ou pela prorrogação de contrato vencido, se deu em flagrante desconformidade com as normas que regem a prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal, bem como das que tratam de licitação, contrato, concessões e permissões do serviço público no âmbito federal.

A escolha dos veículos, ao que parece, também não foi a melhor, na medida em que em pouco tempo foi flagrado um dos ônibus escolhidos quebrado e sendo empurrado pelos passageiros. Outros, certamente, estão nas mesmas condições.

A alegação de que se estaria acudindo o interesse público com o fim de viabilizar a continuidade do serviço não autoriza o Poder Público agir em desconformidade com a lei, nem contrário aos princípios que regem a Administração Pública.

Assim encontra-se descrito no Relatório de Inspeção 01/2011/DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Secretaria de Transparência e Controle do Distrito Federal, já citado:

“13. FROTA NÃO CADASTRADA NO SIT E OPERANDO NO TDMAX

72. Além dos veículos excepcionais relatados acima, que operam sem permissão formal da DFTRANS, existem veículos que mesmo não estando cadastrados no SIT, ou seja, não existem para a DFTRANS ou já tiveram sua autorização suspensa, mas estavam cadastrados e operando no TDMAX e arrecadando valores via SBA. Tal situação só é possível diante do longo período de omissão desta Autarquia frente o dever de fiscalizar o SBA e o Convênio nº 001/2008, assim como as deficiências dos Sistemas SIT e TDMAX, que não compartilham a mesma base de dados, e das deficiências da fiscalização na rua da DFTRANS.

73. Nesse ponto cabe relatar que a Autarquia não tem qualquer controle na venda de Validadores pela Transdata aos operadores, que é o equipamento necessário para fazer a coleta dos valores no SBA, nem mesmo na criação dos Chips SAM, chave de segurança que libera esses equipamentos para funcionar, cuja senha está na posse dos operadores do SETRANSP-DF. Assim é perfeitamente possível que algum operador compre um ônibus, instale um validador, gere um Chip SAM e comece operar, e até receber valores do SBA sem que a Autarquia tome conhecimento.

74. Os dados do SBA refletem essa fragilidade, existiam, em 01/08/2011, 1.488 veículos inativos e 3.669 veículos ativos (os veículos são tratados no TDMAX como prefixos) segundo relatórios do TDMAX, ou seja, existiam 5.157 veículos cadastrados no TDMAX, número significativamente maior que os 4.134 existentes no Cadastro do SIT, da mesma forma esse número é muito superior ao número de veículos no STPC-DF registrados na Secretaria de Transporte do DF que é de 2.972 veículos no sistema.
(...)

76. Assim, além do prejuízo aos demais operadores e do desequilíbrio causado no sistema pela operação de veículos irregulares, se os 132 veículos relacionados acima fossem veículos regulares, que passaram pelo devido

processo de licitação para operar, deveriam pagar ao menos o valor mínimo da outorga da Concorrência nº 01/2011-ST, ou seja, R\$ 25.700,00 por veículo, num prejuízo aos cofres públicos de R\$ 3.392.400,00.

77. RECOMENDAÇÕES

- a) Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;
- b) Interromper o repasse de valores via SBA a título de veículos que não estejam cadastrados no SIT e por consequência não tenham a devida permissão para operar no STPC-DF, desencorajando assim os operadores à utilizarem veículos em número maior ao de suas permissões;
- c) Controlar o número de validadores vendidos para as empresas pela TRANSDATA, de maneira que só seja permitido aos operadores possuírem uma quantidade de validadores igual ao de veículos habilitados mais uma reserva técnica para manutenção;
- d) Controlar a criação dos Chips SAM que permitem que os equipamentos, validadores e POS, entrem em operação no SBA;
- e) Utilizar os dados do TDMAX/SBA para apreender os veículos que rodam indevidamente, sem permissão, no STPC-DF;
- f) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que veículos não autorizados fossem cadastrados no TDMAX e operassem no STPC-DF;
- g) Aplicar sanções as operadoras do STPC-DF que operaram com veículos clandestinos no STPC-DF; e
- h) Instaurar processo de Tomada de Contas Especiais para apurar o prejuízo causado ao erário, visto que, os veículos não autorizados não pagam outorga nem deveriam receber repasses de valores via SBA pois sua operação é ilegal e clandestina nos termos do art. 78 do Regulamento do STPC-DF."

Além do mais, existe a necessidade de apuração e responsabilização pelos ilícitos praticados; para tanto, o DFTrans deveria ter procedido auditoria no sistema informatizado TDMax do SBA, realizando o acompanhamento permanente da operação dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, tanto pela Comissão de Auditoria constituída para “analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos

operadores” (inciso IV, do art. 2º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que, aliás, não possui nenhum auditor fiscal em sua composição), quanto pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, que devem ter acesso irrestrito às informações registradas no TDMax/SBA (incisos I, II, III, IV, V, VI, IX, X, XI, do art. 6º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001), para o pleno exercício de suas atribuições, como se vê abaixo:

Art. 6º Sem prejuízo do disposto no art. 2º, compete privativamente ao Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, na Área de Especialização Transportes:

I - fiscalizar a operacionalidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dos serviços de táxis, metrô, transporte privado, terminais rodoviários, rodoferroviários e metroviários;

II - fiscalizar a observância dos termos dos contratos de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

III - realizar vistorias e inspeções, bem como verificar o cumprimento das normas específicas de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

IV - lacrar e deslacrar veículos, notificar e autuar concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

V - fiscalizar o cumprimento de tabelas horárias e itinerários e a alocação de frota de acordo com a escala;

VI - efetuar a fiscalização dos documentos de operação e de arrecadação dos concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

(...)

IX - fiscalizar o cumprimento dos regulamentos e das especificações operacionais do transporte de passageiros do Distrito Federal e dos serviços de táxis;

X - coordenar, executar levantamentos e emitir laudos que subsidiem a criação ou a extinção de linhas e paradas de ônibus;

XI - autuar os procedimentos irregulares adotados por concessionários, permissionários, autorizatários ou prepostos do transporte de passageiros; (Grifou-se).

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, estabelece os meios de registro de infrações praticadas pelos operadores dos serviços que compõem o STPC/DF, na forma seguinte:

Art. 79. Constitui infração a ação ou omissão que importe a inobservância, por parte dos delegatários e seus empregados ou prepostos, das disposições constantes deste Regulamento, do Código Disciplinar Unificado, das demais normas aplicáveis, do Edital de Licitação e do Contrato de Adesão.

Parágrafo único. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

I – pela fiscalização de campo;

II – por registros de aparelhos do SBA e do sistema de controle da oferta e demanda;

III – por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;

IV – por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços. (Grifou-se).

Com a restrição de acesso do sistema informatizado TDMax do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes (conforme exposto no Aditamento da Representação nº 08190.067.304/13-85 em curso nessa Promotoria), bem como pela ausência de servidor da citada carreira na composição da Comissão de Auditoria prevista nas Instruções nºs 187, de 07/11/2011 e 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, várias providências deixam de ser adotadas para o perfeito funcionamento do STPC/DF e os infratores deixam de ser punidos, tornando-se um empecilho ao pleno exercício das atribuições dos auditores fiscais e um incentivo à prática de infrações pelos operadores dos serviços que integram o STPC/DF e à continuidade das falhas na gestão do SBA, como nos presentes casos.

Cumpre ressaltar que apesar das diversas restrições impostas aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, ao exercício das atribuições legais de que são titulares, através de instruções normativas expedidas pela Direção Geral da Autarquia, o corpo fiscal do Estado não ficou inerte, que, vigilante, conseguiu levantar fatos que demonstram as irregularidades praticadas, as quais sequer foram ventiladas pelos legitimados pelo ato normativo autárquico.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), garantindo-lhes, para tanto, a efetiva atuação do corpo fiscal do Estado através dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, a partir da aprovação da Programação Fiscal legalmente apresentada e acesso irrestrito ao sistema informatizado TDMax/SBA (Representação nº 08190.067.304/13-85), bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados na prestação dos serviços que compõem o STPC/DF e na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões de crédito de viagens e na arrecadação e repartição de receitas.

Brasília-DF, 27 de maio de 2013

Maria Isabel Borges G. Diderot
Presidenta em Exercício

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)-GERAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal – ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas, através de análise de dados retirados do sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, gerido e controlado pelo Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, com sérios indícios de prática de ilícitos que podem ter repercussões administrativas e judiciais para os responsáveis pelos atos, direta ou indiretamente, causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismo de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões de crédito de viagens e na arrecadação e repartição de receitas.

DOS FATOS

Em recente auditoria realizada no sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA por integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, apesar das dificuldades de acesso impingidas a tais servidores, nas dependências do DFTrans - fato esse descrito em anterior representação em curso nessa Procuradoria-Geral -, verificou-se, através da análise dos dados retirados desse sistema, no módulo Diário de Meia Viagem, que, no dia 23/02/2013, o veículo de nº de ordem 581046, integrante da frota da Rhota Transporte, teria operado na linha 0.643 (Planaltina – Arapongas/W3), no período entre as 18:31:18 e 19:22:30, ou seja em 00:51:12 (cinquenta e um minutos e doze segundos), percorrido 0,00 (zero) Km e transportado 1.884 (um mil, oitocentos e oitenta e quatro) passageiros (conforme documentos em anexo).

Ressalta-se que o contrato emergencial celebrado entre a Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal e a Rhota Transportes de Passageiros e Locação de Veículos Ltda – ME, de delegação de frota para operação no Serviço Básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, com um lote de 10 (dez) veículos, teve sua vigência expirada em 19/01/2013. Novo contrato para operação no STPC/DF, com o mesmo lote de 10 (dez) veículos, só permitiria a prestação do serviço a partir de 25/03/2013, segundo registros constantes do próprio sistema informatizado TDMax/SBA, com vigência até 29/07/2013 (cópia da pesquisa em anexo). Ou seja, o fato relatado que se deu em 23/02/2013, ocorreu em um momento que vigia contrato algum. Vale registrar que, apesar dos dados retirados do sistema, a Direção Geral postou no sítio do DFTrans a informação de que não foi celebrado novo contrato emergencial, mas que foi autorizada a prestação do serviço mesmo sem contrato, até meados de abril.

Dai extrai-se a ocorrência de várias irregularidades que deveriam ter sido evitadas pela entidade gestora do Sistema de Bilhetagem Automática - tanto em razão da condição do operador quanto por conta da forma de prestação do serviço, registrada pelo sistema informatizado TDMax do SBA -, mas não o foram por má gestão ou omissão dos responsáveis pela gestão e operação do SBA, já que a situação é facilmente aferível através do sistema, para quem detém acesso irrestrito.

De forma alguma o DFTrans poderia aceitar que a operação dos serviços integrantes do STPC/DF fosse realizada por quem não detém a delegação do Estado para tanto e, menos ainda, aturar a utilização de cartões de forma fraudulenta, em supostas viagens realizadas sob operação irregular.

Observa-se, portanto, deliberada intenção de fraudar o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, pela verificação da utilização de oito cartões (0.811.386.020, 1.082.913.595, 2.150.598.220, 2.305.720.809, 2.606.298.782, 2.622.759.651, 2.682.651.561 e 4.248.344.774), tipo VT/Cidadão, com 1884 (um mil oitocentos e oitenta e quatro) acessos, em 00:51:12 (cinquenta e um minutos e doze segundos), em uma suposta viagem realizada pela Rotha Transportes de Passageiros e Locação de Veículos Ltda – ME, no dia 23/02/2013, no trajeto da linha 0.643.

O sistema informatizado TDMax do SBA, gerenciado pelo DFTrans, registrou toda a movimentação de uso dos cartões de créditos tarifários e do operador do serviço, sem realizar crítica alguma em face das irregularidades relatadas, permitindo a compilação desses dados e, conseqüentemente, a repartição da receita obtida com seu uso, provavelmente incluindo a operação irregular.

Ora, se o sistema admite a operação irregular para a descarga dos cartões seguidamente no validador, ou o sistema foi arquitetado e dimensionado para tolerar esse tipo de operação, ou quem deveria examinar, e tinha acesso irrestrito aos dados registrados no sistema para realizar as críticas necessárias, não o faz.

Assim também ocorre em relação à utilização de 34 (trinta e quatro) veículos em operação no STPC/DF, mesmo após encerramento de vigência de contrato emergencial, celebrado entre o Poder Público e a Rhota Transporte (um lote de dez veículos) e, da mesma forma, com a Cootransp – Grande Brasília (três lotes de dez veículos), com anuência da Direção Geral do DFTrans, ao argumento de que a população não poderia ficar sem o transporte público em determinada região. Tal fato foi confirmado em recente entrevista do Diretor Geral ao DFTV, Rede Globo, veiculada no dia 23 de maio de 2013, conforme se depreende do link http://www.youtube.com/watch?v=SVgHwv_2bal&feature=youtu.be.

Os documentos utilizados para realização do processo de auditoria citado, retirados do sistema informatizado TDMax do SBA, podem ser facilmente compreendidos na forma dos quadros abaixo transcritos, que resumem a situação dos veículos não autorizados formalmente a circular, o período em que operaram ou operam de forma irregular e a arrecadação obtida com as viagens realizadas, por meio dos equipamentos de arrecadação eletrônica (validadores) irregularmente instalados nesse veículos, no ano de 2013, após a encerramento da vigência cadastral:

Serviço Básico – STPC/DF – Lei nº 4011/2007
 Operação Irregular – VEÍCULO NÃO AUTORIZADO
 Operador – CR – COOTRANSP – GRANDE BRASÍLIA
 PERÍODO: 08/01 a 21/05/2013

Placa	Veículo	Data início	Data Fim	Valor (\$)
JJL6090	510556	06/09/2012	07/01/2013	84.553,92
JJL0889	510564	03/09/2012	07/01/2013	128.380,92
JJL0899	510572	03/09/2012	07/01/2013	103.691,53
JJL0919	510581	04/09/2012	07/01/2013	79.413,72
JJL0969	510599	03/09/2012	07/01/2013	172.898,82
JJL0949	510602	04/09/2012	07/01/2013	168.922,04
JJL0939	510629	03/09/2012	07/01/2013	121.643,88
JJL0959	510637	04/09/2012	07/01/2013	81.687,84
JJL1039	510645	03/09/2012	07/01/2013	110.931,84
JJL0979	510653	05/09/2012	07/01/2013	114.682,08
JJL0989	510661	03/09/2012	07/01/2013	117.062,76
JHM3894	510688	30/08/2012	07/01/2013	118.420,20
LPE8346	510696	27/08/2012	07/01/2013	121.534,56
KWC3602	510700	05/10/2012	07/01/2013	101.297,40
JJL1157	510718	04/10/2012	07/01/2013	136.156,01
EGG6640	510726	01/09/2012	07/01/2013	229.172,14
JHZ7394	510734	03/10/2012	07/01/2013	81.754,92
LLC4146	510742	28/08/2012	07/01/2013	128.087,97
LKW9122	510785	29/08/2012	07/01/2013	107.883,53
DBL0851	510793	11/09/2012	07/01/2013	100.668,00
KXV5084	510807	28/08/2012	07/01/2013	106.867,61
KOW1454	510815	28/08/2012	07/01/2013	75.888,96
JHM3904	510823	08/10/2012	07/01/2013	64.917,82
LPO3541	510831	28/08/2012	07/01/2013	101.544,24
LPE8345	510840	28/08/2012	07/01/2013	121.239,14
Total				2.879.301,85

Serviço Básico – STPC/DF – Lei nº 4011/2007
 Operação Irregular – VEÍCULO NÃO AUTORIZADO
 Operador – RH – RHOTA TRANSPORTE
 ANO: 2013

Placa	Veículo	Vigências				Período Operação Irregular	Valor (\$)
		Data Início	Data Fim	Data Início2	Data Fim2		
CUA5268	581011	17/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05/2013	50.373,00
CUA5297	581020	17/09/2012	19/01/2013	06/03/2013	29/07/2013	20/01 a 05/03	88.170,00
CPI5923	581038	18/09/2012	19/01/2013	02/04/2013	29/07/2013	20/01 a 01/04	12.810,00
CUA5311	581046	17/09/2012	19/01/2013	25/03/2013	29/07/2013	20/01 a 24/03	116.442,00
CPI5837	581054	26/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	3.087,00
CPI5911	581062	17/09/2012	19/01/2013	04/03/2013	29/07/2013	20/01 a 03/03	52.357,92
CUA5367	581071	03/10/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	6.300,00
CUA5313	581089	28/09/2012	19/01/2013			20/01 a 21/05	5.010,00
CUA5334	581101	03/10/2012	19/01/2013	06/03/2013	29/07/2013	20/01 a 05/03	35.343,00
Total							369.892,92

O fato de esses veículos estarem em operação com o contrato emergencial expirado não os autoriza a procederem à vistoria periódica e nem de receberem o selo de vistoria, já que não estão, ou não deveriam estar cadastrados, como frota regular do operador, integrante do STPC/DF. Deveriam, contudo, ser retirados de operação com a atuação do Estado, através dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, em ações de fiscalização. No entanto, a ação coercitiva do Estado encontra-se suspensa por omissão do Diretor Geral do DFTrans e do atual Diretor Operacional, que deixaram de

aprovar, ou alterar, a Programação de Auditoria Fiscal elaborada há mais de 60 (sessenta) dias pelo corpo de auditoria fiscal, da qual decorreriam as ordens de serviço individualizadas para os auditores fiscais. Mesmo sem a aprovação da Programação de Auditoria Fiscal, foram emitidas ordens de serviço eivadas de vícios e crivadas de ilegalidades e impropriedades, ainda restringindo o desempenho das atribuições legais por parte da Auditoria Fiscal (conforme já relatado em anterior Representação, em curso nessa Procuradoria-Geral).

Não se pode admitir que a Direção Geral do DFTrans tenha agido, como providência de caráter emergencial, em nome do interesse público, a fim de viabilizar a continuidade e a segurança do serviço público (art. 30. da Lei nº 4.011, de 12/09/2007), prorrogando contrato emergencial expirado, pois a providência de caráter emergencial se deu, ao que parece, anteriormente - com as reservas necessárias -, com o procedimento adotado para a contratação emergencial e não para a prorrogação de contrato vencido. Nesses casos, inclusive, permitindo a operação com veículos sem condições nenhuma de uso na prestação do serviço de transporte público coletivo, deixando o usuário entregue à própria sorte, como se percebe ao visualizar cenas absurdas de passageiros empurrando ônibus quebrado para chegarem ao seu destino (link:

<http://www.alo.com.br/noticias/ultimas/?IdNoticia=203269&busca=Passageiros+empurrar&pagina=1>).

Outro ponto a ser aventado diz respeito ao registro simultâneo de uso de equipamentos de arrecadação eletrônica (validadores) em veículos distintos. Ou seja, dentro do processo de auditoria realizada, foi identificada a ocorrência de arrecadação de créditos e recursos, mediante registro em um mesmo validador (equipamento de arrecadação eletrônica vinculado à roleta do veículo), simultaneamente, mas em veículos e viagens diferentes (relatórios anexos).

Evidentemente, os equipamentos de arrecadação eletrônica instalados nos veículos possuem identificadores individualizados (números, chips, registros, etc.) que permitem ao sistema controlar o seu uso. Portanto, a ocorrência identificada caracteriza-se como outro indício de ocorrências de fraudes na gestão e operação do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, provavelmente dando origem a diversos danos ao erário.

Na tabela a seguir apresenta-se um resumo das ocorrências de utilização simultânea de validadores, no período entre 01/07/2012 a 29/05/2013. De sua análise pode-se verificar que operadores que possuem pequenas frotas como a Cootransp – Grande Brasília (80 veículos, sendo 50 microônibus e 30 ônibus – contrato emergencial) e a Coobrataete (50 veículos – microônibus) são as que apresentam as maiores

ocorrências no período, 10825 (dez mil oitocentos e vinte e cinco) e 1948 (mil novecentos e quarenta e oito) respectivamente.

Veículo	RESUMO DA DUPLICIDADE DE VEICULOS
Contagem de Equipamento	DE 01/07/12 A 29/05/13
Rótulos de Linha	Total Geral
CONDOR TRANSPORTES URBANOS LTDA	52
COOBATAETE	1948
COOPATAG	36
COOPERATIVA ALTERNATIVA	62
COOPERTRAN	59
COOTARDE	579
COOTARDE CONVENCIONAL	34
COOTRANS	10825
Empresa Desconhecida	45
EXPRESSO SÃO JOSÉ LTDA	335
IZEQUIAS GOMES GARCIA	273
JOSE NARCELIO FIGUEIREDO	6
LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA	9
MCS SERVIÇOS	199
METRO	1
MOURA TRANSPORTES LTDA	126
RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	350
RIACHO GRANDE	11
ROTA DO SOL	13
ROTHA TRANSPORTES	4
TCB	16
VENEZA	45
VIAÇÃO CIDADE BRASÍLIA	171
VIAÇÃO PIONEIRA LTDA	335
VIAÇÃO PLANETA LTDA	109
VIAÇÃO SATÉLITE LTDA	54
VIPLAN VIAÇÃO PLANALTO LTDA	103
VIVA BRASÍLIA	738
Total Geral	16538

Em face das diversas irregularidades detectadas na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, contidas no Relatório de Inspeção nº 01/2011 - DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Controladoria da Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, datado de 10 de novembro de 2011 (cópia em anexo), várias foram as recomendações feitas ao DFTrans, inserindo-se dentre as constantes dos itens 35 e 77 daquele Relatório as seguintes:

35. (...)

b) Reverter os rendimentos das aplicações dos saldos das contas do SBA dos produtos Vale Transporte, Estudante, Cidadão e PNE, para o FTFC-DF, conforme previsto no inciso IX, art. 51, da Lei nº 4.011/2007; e

c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela não aplicação dos saldos das faixas contábeis.

(...)

77. (...)

a) Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;

b) Interromper o repasse de valores via SBA a título de veículos que não estejam cadastrados no SIT e por consequência não tenham a devida permissão para operar no STPC-DF, desencorajando assim os operadores a utilizarem veículos em número maior ao de suas permissões;

c) Controlar o número de validadores vendidos para as empresas pela TRANSDATA, de maneira que só seja permitido aos operadores possuírem uma quantidade de validadores igual ao de veículos habilitados mais uma reserva técnica para manutenção;

d) Controlar a criação dos Chips SAM que permitem que os equipamentos, validadores e POS, entrem em operação no SBA;

e) Utilizar os dados do TDMAX/SBA para apreender os veículos que rodam indevidamente, sem permissão, no STPC-DF;

f) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que veículos não autorizados fossem cadastrados no TDMAX e operassem no STPC-DF;

g) Aplicar sanções as operadoras do STPC-DF que operaram com veículos clandestinos no STPC-DF; e

h) Instaurar processo de Tomada de Contas Especiais para apurar o prejuízo causado ao erário, visto que, os veículos não autorizados não pagam outorga nem deveriam receber repasses de valores via SBA pois sua operação é ilegal e clandestina nos termos do art. 78 do Regulamento do STPC-DF.

Contudo, como se vê, nenhuma providência de caráter efetivo foi adotada para sanar as falhas apontadas pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, na medida em que as irregularidades persistem e se agravam cada vez mais. Acredita-se que caso não haja responsabilização pelos ilícitos praticados na prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal e na gestão do SBA, fatos dessa natureza vão se repetir, tanto pela restrição de acesso dos dados do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, quanto pelo descumprimento das normas de regulamentação do Sistema de Bilhetagem Automática e do STPC/DF.

DO DIREITO

O Sistema de Bilhetagem Automático – SBA foi instituído pela Lei nº 4.011, de 12/09/2007, “como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta” (art. 43), que deveria ser operado pelo DFTrans, facultada a delegação a terceiros, cuja operacionalização “consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem” (art. 46 e § 1º).

Em seguida, foi publicada a Portaria nº 98 ST-DF, de 22/10/2007, da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal, que tratou da criação e operação do SBA e delegou sua operacionalização à associação sem fim lucrativo, denominada FÁCILBrasília Transporte Integrado, constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF, por meio do Convênio nº 001/2008, sem prévia licitação.

Em 10 de fevereiro de 2010 foi publicado no DODF o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2013, e sobre as competências do DFTrans, como entidade gestora (art. 2º, II), assim dispôs:

Art. 4º. Compete à Entidade Gestora:

- I - estabelecer as diretrizes de operação e funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/DF e definir sua parametrização;
- II - gerar (off-line) e emitir os créditos de viagem necessários à operação do SBA/DF; mediante delegação do Órgão Regulador;
- III - determinar, periodicamente, de acordo com as necessidades do SBA, os limites de geração de créditos de viagem para cada um dos tipos da família de cartões;
- IV - promover o rastreamento dos créditos emitidos, comercializados e utilizados ou não;
- V - operar o SBA/DF, consistindo esta operação no processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e emissão, distribuição e comercialização

dos cartões e dos créditos de viagem, nos termos do art. 48 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, facultada a delegação a terceiros, sempre mediante licitação;

VI - supervisionar a comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, quando facultada a delegação a terceiros;

VII - arrecadar, em conta específica do SBA, os valores de venda antecipada de créditos de viagem;

VIII - operar o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do SBA;

IX - deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA;

X - analisar as informações financeiras e operacionais, com vistas a melhoria da qualidade do STPC/DF, como um todo, e do SBA, em especial;

XI - definir o preço de venda ao Usuário do cartão, a partir do primeiro fornecimento, o qual dar-se-á de forma gratuita, mediante cadastramento do Usuário;

XII - coordenar a execução, pelos Permissionários e Operadores Públicos, individualmente ou em Consórcio, das obras civis nas garagens e demais dependências para a instalação e operação do SBA;

XIII - promover a veiculação de publicidade, institucional ou comercial, no verso dos cartões, ou ceder espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, com a prévia e expressa anuência do Órgão Regulador e mediante licitação;

XIV - supervisionar, fiscalizar e proceder auditoria na operação do SBA/DF;

XV - rastrear e controlar todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção;

XVI - aplicar as penalidades previstas no Código Disciplinar Unificado, para o SBA.

(...)

Art. 22. A Entidade Gestora será responsável pela emissão, revalidação e cancelamento de cartões, cadastramento das empresas adquirentes e dos Usuários do cartão vale transporte, comercialização e distribuição dos créditos de viagem para todos os tipos de cartões, recebimento dos valores correspondentes e controle contábil dos créditos.

Parágrafo único. A Entidade Gestora será responsável pela administração da lista de indisponibilidade, que contém os cartões perdidos, roubados, fraudados e outros, cujo uso se queira proibir.

(...)

Art. 40. A Entidade Gestora realizará a fiscalização do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, conforme atribuição a ela conferida no Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009, que regulamenta o STPC/DF.

Art. 41. A fiscalização do SBA será realizada pela Entidade Gestora com a finalidade de:

I - garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficácia quanto ao funcionamento, à segurança e à atualidade técnica e tecnológica;

II - garantir o cumprimento das competências dos Agentes do SBA, estabelecidas neste Regulamento;

III - acompanhar permanentemente a operação dos seguintes elementos e atividades do SBA:

a) utilização dos cartões pelo pessoal de operação e pelos Usuários;

- b) consistência da base de dados do SBA, inclusive as informações gerenciais de emissão de cartões e créditos de viagem, e de controle da operação dos serviços;
- c) obras civis e demais condições técnicas necessárias, nas garagens, terminais, estações e veículos, para instalação e operação do SBA;
- d) comercialização de cartões e de créditos de viagem, diretamente ou por terceiros;
- e) arrecadação dos valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- f) retirada de validadores dos veículos, devolução e descadastramento, com a anuência prévia da Entidade Gestora;
- g) rastreamento e controle de todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção.

Art. 42. A fiscalização será exercida pela Entidade Gestora, através de agentes próprios, devidamente identificados, ou por intermédio de empresa especializada em atividades desta natureza, contratada especificamente para este fim, mediante licitação.

Art. 43. A fiscalização da Entidade Gestora poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, a fim de assegurar a continuidade da prestação dos serviços do SBA.

Art. 44. A fiscalização da Entidade Gestora promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditorias técnica e operacional das atividades e instalações dos Operadores e do SBA, através de equipe própria ou de terceiros, mediante licitação, por ela designada, respeitando os sigilos, quando garantidos por lei.

Art. 45. Verificada, através do relatório da auditoria, a incapacidade técnica ou operacional dos Operadores ou do Consórcio de Operadores, a Entidade Gestora definirá prazos para a regularização das deficiências e a solução dos problemas apontados e, caso não sejam atendidas as suas determinações, os Operadores ou o Consórcio de Operadores, estarão sujeitos às penalidades definidas pela Entidade Gestora.

Parágrafo único. Nos casos em que ficar comprovado que a incapacidade técnica ou operacional é de responsabilidade exclusiva da Fornecedor de Tecnologia, as multas serão devidas por esta, que deverá pagá-las diretamente à Entidade Gestora, devendo, portanto, essa exigência constar do contrato entre os Operadores ou o Consórcio de Operadores e a Fornecedor de Tecnologia. (Grifou-se).

Com a publicação do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, no DODF de 28/03/2011, que dispôs sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans passou a ser responsável pela prestação dos serviços e o exercício das competências anteriormente conferidas à FÁCIL – Brasília Transporte Integrada.

Em razão das diversas irregularidades decorrentes da questionável gestão do SBA pela FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, o DFTrans, tempos após assumir a operação e administração do Sistema de Bilhetagem Automático, editou a Instrução nº 187, de 07/11/2011, nos seguintes termos:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e

mais o seguinte: Considerando que o Transporte Urbano do Distrito Federal assumiu integralmente a gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, conforme determinado no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011; considerando a necessidade de se normatizar a destinação das receitas decorrentes da prestação de serviços de transportes públicos por operador no âmbito do Distrito Federal, RESOLVE:

Art. 1º Esta instrução se destina a definir os procedimentos e prazos para a apuração de receita advinda da Prestação de serviços de transportes públicos que estiverem em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor no âmbito do Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III Comissão Executiva do SBA – comissão composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV Operadores do sistema de transportes públicos: as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural;

V Serviço especificado: o serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores;

VI Serviço realizado: o serviço efetivamente executado pelos operadores, especificado ou não, constituído da programação operacional;

VII Operação irregular: operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor;

VIII Serviço admitido: o serviço realizado, considerado admissível para fins de remuneração, de acordo com critérios de aceitação estabelecidos pelo Órgão Gestor;

IX Receita realizada pelos operadores: produto dos resgates dos créditos de viagens arrecadados nos validadores e bloqueios pelos operadores e compensados pela CCRC;

X Saldo residual: recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados;

XI Remuneração admitida: o resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado.

Art. 3º O procedimento para a admissão de receitas se inicia com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

I O Coordenador de Tecnologia da Informação providenciará a emissão diária de relatórios circunstanciados contendo as informações acerca da operação irregular realizada, demonstrando a remuneração não admitida;

II O Coordenador Financeiro emitirá os relatórios de operação efetivamente realizada, informará a receita da operação não admitida informada pela área de tecnologia da informação, aplicará as taxas e emitirá planilha de resgate diário, remetendo-a à Coordenação Geral da Comissão Executiva do SBA para aprovação;

III Aprovados os relatórios pelo Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA, este determinará a notificação eletrônica dos operadores que poderão se manifestar no prazo de 72h (setenta e duas horas), contadas da emissão da correspondência;

IV Em caso de controvérsia, no prazo fixado no item anterior, o operador se manifestará por meio eletrônico, demonstrando precisamente o motivo da irrisignação, não se admitindo manifestações genéricas ou não específicas;

V Na hipótese do item antecedente, o Coordenador Geral do SBA poderá, motivadamente, rejeitar liminarmente a manifestação ou, se o caso, determinar diligências e, em após, manter ou modificar a decisão, determinando a notificação eletrônica do operador;

VI Mantida a decisão ou parcialmente modificada, será retido o valor resultante da operação irregular de quaisquer créditos do operador contra o SBA, observado o disposto no artigo 5º da presente Instrução;

VII Caso não se resigne, o operador poderá interpor perante a Coordenação do SBA - no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contadas da emissão da correspondência, recurso, sem efeito suspensivo, para o Diretor Geral da DFTrans, sendo que a decisão que julgar o recurso será definitiva e em última instância;

VIII Consolidados os valores para o repasse, a Comissão, por maioria, atestará os relatórios e os remeterá à Diretoria Administrativo - Financeira para o resgate dos créditos admitidos;

IX Os créditos decorrentes da remuneração não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação;

X Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos operadores, diariamente, até as 14h (catorze horas), salvo motivo de força maior ou caso fortuito.

§ 1º Os operadores autônomos poderão ser representados por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

§ 2º É responsabilidade exclusiva dos operadores do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, a inserção dos dados relativos à operação no Sistema de Bilhetagem Automáticos, excluídos aqueles cuja inserção seja da competência da Comissão Executiva.

Art. 4º A Diretoria Financeira, recebendo os relatórios, depois de os conferir, os remeterá ao Diretor Geral para autorização do resgate.

Art. 5º Os valores retidos decorrentes do serviço não admitido englobarão a receita da bilhetagem eletrônica, a decorrente dos subsídios instituídos pelo Poder Público e a arrecadada em dinheiro durante a operação, devendo esta última ser descontada dos créditos devidos ao operador, seja do resgate de créditos do SBA ou, ainda, do pagamento dos subsídios acima citados.

Art. 6º Os operadores deverão, no prazo de 5 (cinco) dias corridos, contados da publicação desta Instrução, apresentar à Comissão de Gestão do SBA, o endereço eletrônico, sendo que será de sua exclusiva responsabilidade a utilização do endereço, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 7º As Diretorias Técnica e Operacional da DFTrans deverão informar, em tempo real, à Comissão Executiva do SBA as interdições, as liberações de veículos e as alterações na operação das linhas e demais alterações cadastrais.

Parágrafo Único. Os Diretores Técnico e Operacional juntamente com o Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA informarão os endereços eletrônicos das

respectivas Diretorias e da Coordenação para a comunicação de que trata caput deste artigo.

Art. 8º O Diretor Administrativo da DFTrans providenciará a abertura de conta corrente no Banco de Brasília – BRB para a movimentação dos recursos de que trata esta Instrução.

Art. 9º Os prazos fixados em horas contam-se de minuto em minuto.

Art. 10 Aplica-se o procedimento constante desta instrução para as retenções anteriores, sem que haja, antes do trânsito em julgado administrativo definitivo cujo resultado seja favorável ao operador, liberação de qualquer valor retido.

Art. 11 Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Instrução nº 180, de 7 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 8 de novembro de 2001.

Posteriormente editou-se a Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que definiu “procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)” (art. 1), além de indicar a composição da Comissão de Auditoria, na forma seguinte:

Art. 1º Esta Instrução tem por objetivo definir os procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I - Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II - Sistema de Bilhetagem Automática (SBA): instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III - Comissão Executiva do SBA: comissão composta pelo Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV – Comissão de Auditoria: comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores; (NR dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013).

V - Operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal: a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário, e, no modo rodoviário, as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do

STPC/DF, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural. (Grifou-se).

Apesar da edição das normas em referência, o procedimento não é adotado pelo órgão gestor, na medida em que deveria haver integração entre as unidades orgânicas para adoção das providências de alçada de cada uma. Em nenhum momento a área de fiscalização do órgão gestor do SBA foi acionada para apurar e autuar os infratores na prestação dos serviços integrantes do STPC/DF, na verificação que deveria ser feita permanentemente através do sistema informatizado TDMax/SBA; ao contrário, como já dito várias vezes, o acesso foi restringido e nenhum servidor da carreira integra a Comissão de Auditoria do SBA.

Assim, está disciplinado que os “créditos decorrentes da receita não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação” (inciso VIII, do art. 3º, da Instrução nº 187, de 07/11/2011), sendo a remuneração admitida o “resultadofinanceiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado” (inciso XI, do art. 2º) e saldo residual o “recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados” (inciso X, do art. 2º).

O serviço especificado por sua vez corresponde ao “serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores”, enquanto que a operação irregular é definida como “operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor”

Pode-se concluir, portanto, que toda operação realizada em desconformidade com o serviço definido pelo órgão gestor, é tida como irregular, ainda que temporária, e os créditos obtidos com tais operações compõem o saldo residual para posterior integração ao Fundo de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – FTPC/DF.

Sem dúvida que nos casos *sub examine*, os créditos foram obtidos em operação irregular, quer seja pela falta de permissão do Poder Público para realização das viagens, cujos contratos emergenciais tinham expirado no período, quer seja pela forma de utilização dos cartões vale transporte (com 1.884 acessos divididos em oito

cartões em uma suposta única viagem), contando provavelmente com a conivência dos operadores do serviço e do sistema.

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – RSTPCF/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, a respeito da execução do serviço sem permissão do Estado, assim dispôs:

Art. 78. A execução de serviços de transporte público coletivo sem a correspondente delegação do Poder Público, fundada neste Regulamento, nos Regulamentos próprios de cada serviço e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina. (Grifou-se).

Nesses casos, os créditos deveriam ter sido considerados oriundos de receita não admitida, compor o saldo residual e, posteriormente, integrar o Fundo de Transportes, como receita pública, tudo de conformidade, além do disposto acima, com a Lei nº 4.011/2007 e Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CCRC, aprovado pelo Decreto nº 31.083, de 25/11/2009, *verbis*:

Lei nº 4.011, de 12/09/2007:

(...)

Art. 51. As fontes de recursos do FTFC/DF, discriminados no art. 15, I, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ser as seguintes:

(...)

III – os superávits decorrentes da operação da CCRC;

(...)

IX – resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis;

(...)

Art. 52. Os recursos do FTFC/DF estabelecidos no art. 15, II, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ter a seguinte aplicação, exclusivamente:

I – desenvolvimento, implantação e acompanhamento de projetos, programas e intervenções para a melhoria e o aperfeiçoamento do STFC/DF;

II – equipamentos destinados ao controle e à fiscalização dos serviços do STFC/DF, à acessibilidade dos usuários aos veículos e terminais, ao sistema de informações gerenciais e ao sistema de informações aos usuários;

III – encargos financeiros e amortização de financiamento de projetos de infra-estrutura de transporte contratado pelo Distrito Federal ou pela entidade gestora à conta do FTFC/DF;

IV – despesas com a emissão e a comercialização de vales-transporte, passes integrais e com desconto, e cartões sem contato;

V – promoção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema, com vistas à efetivação das políticas tarifárias.

Regulamento da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CCRC, aprovado pelo Decreto nº 31.083, de 25/11/2009:

(...)

Art. 6º. Cabe à DFTRANS por intermédio da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, administrar os processos de emissão, distribuição, comercialização de cartões e de créditos de viagens, compensação de créditos, controle e repartição das receitas arrecadadas entre os operadores.

Parágrafo único - A repartição de receitas de que trata este artigo será feita mediante processamento dos dados relativos à compra e venda dos créditos de viagens nos pontos de comercialização e da arrecadação dos créditos pelos validadores.

Art. 7º. A CCRC calculará, processará e providenciará os repasses com vistas a promover a manutenção de níveis de rentabilidade equânimes entre os operadores do modo rodoviário, do serviço básico, excluída a TCB.

Art. 8º. Cabe à DFTRANS como gestora da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC, deter o efetivo controle da movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões e créditos de viagens, bem como determinar os direitos de débitos ou créditos de viagens comercializados, e as transferências de créditos para a conta própria de cada operador, inclusive do METRÔ-DF e da TCB, no caso das viagens integradas.

§ 1º - No processo de gestão de que trata este artigo, compete à DFTRANS I – proceder à compensação de receitas e créditos;

II – manter escrituração contábil própria;

III – manter conta bancária específica, no Banco de Brasília S/A;

IV – realizar aplicações financeiras dos saldos mantidos em conta;

V – emitir relatórios financeiros e operacionais periódicos, conforme especificado pelo Conselho Gestor da CCRC.

VI – proceder à aplicação dos recursos excedentes advindos da veiculação de propaganda ou cessão de espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, nos cartões dos créditos eletrônicos, exceto do METRÔ-DF e da TCB, e do saldo residual decorrente da comercialização dos créditos eletrônicos que não tiverem sido resgatados;

§ 2º - Compete à DFTRANS o desenvolvimento do sistema de processamento dos dados da CCRC, de que trata este artigo.

§ 3º - A qualquer tempo a DFTRANS poderá realizar auditoria nas atividades de emissão, comercialização e resgate, de cartões e créditos de viagens.

Art. 9º. A DFTRANS deve garantir instrumentos próprios de auditoria dos procedimentos, dos softwares de administração e de bilhetagem, bem como, encaminhar os questionamentos e pendências ao Conselho Gestor do SIT/DF.

Art. 10. A qualquer tempo a DFTRANS poderá realizar auditoria na efetiva destinação dos recursos excedentes advindos da veiculação de propaganda ou cessão de espaço para leitura ou gravação de informações de interesse comercial de terceiros, nos cartões dos créditos eletrônicos; e nas receitas não operacionais advindas da exploração de publicidade nos veículos e de outras que lhe forem destinadas.

Art. 11. As receitas provenientes da execução de outros serviços vinculados ao STPC/DF serão objeto de processamento pela CCRC.

Não tendo sido procedido na forma acima descrita, houve renúncia de receita, como já ocorreu em casos semelhantes apontados pela Secretaria de Estado de Transparência e Controle do Distrito Federal, no relatório já citado, *verbis*:

“5. RENÚNCIA DE RECEITA PELA NÃO APLICAÇÃO DO SALDO CIRCULANTE DAS FAIXAS CONTÁBEIS

32. No período após a assunção analisado, 14/06 à 08/08/2011, o saldo da faixa contábil Vale Transporte, 4.1.1.85.99-1 00041-1, variou de R\$ 38.684.658,28 a R\$ 28.701.895,06, entretanto esse valor não recebeu nenhuma remuneração, juros, pois não era aplicado. Da mesma forma os saldos disponíveis das faixas contábeis Estudante, PNE e Cidadão.

33. Os saldos das faixas contábeis são provenientes da venda antecipada de créditos de viagens que serão posteriormente resgatados pelas operadoras, o saldo da conta Estudante e PNE são provenientes de repasses da DFTRANS, os da conta Vale Transporte da compra de créditos pelos empregadores e da conta Cidadão da compra de créditos diretamente dos usuários do STPC-DF. Sendo que os saldos dessas contas só tendem a aumentar, pois nem todos créditos vendidos serão consumidos pelos usuários, restando sempre um resíduo.

34. Em vez de faixas contábeis deveria haver uma conta contábil para cada produto e uma conta corrente específica para cada no BRB, em nome da DFTRANS, devendo ser assinado um convênio/contrato com esta instituição para redução de tarifas e aplicação diária dos saldos das contas. Sendo que os valores dos saldos devem ser vertidos ao FTFC-DF, conforme Lei nº 4.011/2007.

Art. 51. As fontes de recursos do FTFC/DF, discriminados no art. 15, I, da Lei nº 239, de 10 de fevereiro de 1992, passam a ser as seguintes:

(...)

IX — resultado líquido da aplicação financeira de saldos disponíveis; (grifo nosso)

35. RECOMENDAÇÕES

a) Firmar contrato ou convênio com o BRB para diminuir as tarifas das contas do SBA, para que sejam abertas contas específicas para cada produto e que os saldos dessas contas sejam investidos diariamente;

b) Reverter os rendimentos das aplicações dos saldos das contas do SBA dos produtos Vale Transporte, Estudante, Cidadão e PNE, para o FTFC-DF, conforme previsto no inciso IX, art. 51, da Lei nº 4.011/2007; e

c) Instaurar Processo de Tomada de Contas Especial para apurar os prejuízos causados pela não aplicação dos saldos das faixas contábeis.”

Por certo que a continuidade do serviço sem instrumento válido que autorize sua prestação, pode acarretar sérios prejuízos aos usuários do serviço de transporte e ao Estado, pela insegurança decorrente da falta de vistoria nos veículos,

tanto a periódica quanto a realizada em campo pelos auditores fiscais, e pela arrecadação e repartição de receitas que não poderiam ser admitidas e, portanto, deveriam integrar o Fundo de Transportes, bem como pela ausência de cobrança do cumprimento, pelo operador irregular, das exigências para a prestação do serviço impostas às outras operadoras.

Deve-se questionar, ainda, qual critério utilizado pela Direção Geral do DFTrans na escolha dos veículos habilitados a prestar o serviço que deveria ser licitado (art. 335, da LODF; arts. 7º e 9º, da Lei nº 4.011/2007). Nesse caso, resta maculado o princípio da isonomia que rege o processo de escolha do prestador do serviço público, bem como os princípios da legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade, da probidade administrativa, que regem a Administração Pública.

Se a decisão foi pela contratação direta sem licitação, ou pela prorrogação de contrato vencido, se deu em flagrante desconformidade com as normas que regem a prestação do serviço de transporte público coletivo do Distrito Federal, bem como das que tratam de licitação, contrato, concessões e permissões do serviço público no âmbito federal.

A escolha dos veículos, ao que parece, também não foi a melhor, na medida em que em pouco tempo foi flagrado um dos ônibus escolhidos quebrado e sendo empurrado pelos passageiros. Outros, certamente, estão nas mesmas condições.

A alegação de que se estaria acudindo o interesse público com o fim de viabilizar a continuidade do serviço não autoriza o Poder Público agir em desconformidade com a lei, nem contrário aos princípios que regem a Administração Pública.

Assim encontra-se descrito no Relatório de Inspeção 01/2011/DIMAT/CONIE/CONT/STC, da Secretaria de Transparência e Controle do Distrito Federal, já citado:

“13. FROTA NÃO CADASTRADA NO SIT E OPERANDO NO TDMAX

72. Além dos veículos excepcionais relatados acima, que operam sem permissão formal da DFTRANS, existem veículos que mesmo não estando cadastrados no SIT, ou seja, não existem para a DFTRANS ou já tiveram sua autorização suspensa, mas estavam cadastrados e operando no TDMAX e arrecadando valores via SBA. Tal situação só é possível diante do longo período de omissão desta Autarquia frente o dever de fiscalizar o SBA e o Convênio nº 001/2008, assim como as deficiências dos Sistemas SIT e TDMAX, que não compartilham a mesma base de dados, e das deficiências da fiscalização na rua da DFTRANS.

73. Nesse ponto cabe relatar que a Autarquia não tem qualquer controle na venda de Validadores pela Transdata aos operadores, que é o equipamento necessário para fazer a coleta dos valores no SBA, nem mesmo na criação dos Chips SAM, chave de segurança que libera esses equipamentos para funcionar, cuja senha está na posse dos operadores do SETRANS-DF. Assim é perfeitamente possível que algum operador compre um ônibus, instale um validador, gere um Chip SAM e comece operar, e até receber valores do SBA sem que a Autarquia tome conhecimento.

74. Os dados do SBA refletem essa fragilidade, existiam, em 01/08/2011, 1.488 veículos inativos e 3.669 veículos ativos (os veículos são tratados no TDMAX como prefixos) segundo relatórios do TDMAX, ou seja, existiam 5.157 veículos cadastrados no TDMAX, número significativamente maior que os 4.134 existentes no Cadastro do SIT, da mesma forma esse número é muito superior ao número de veículos no STPC-DF registrados na Secretaria de Transporte do DF que é de 2.972 veículos no sistema.

(...)

76. Assim, além do prejuízo aos demais operadores e do desequilíbrio causado no sistema pela operação de veículos irregulares, se os 132 veículos relacionados acima fossem veículos regulares, que passaram pelo devido processo de licitação para operar, deveriam pagar ao menos o valor mínimo da outorga da Concorrência nº 01/2011-ST, ou seja, R\$ 25.700,00 por veículo, num prejuízo aos cofres públicos de R\$ 3.392.400,00.

77. RECOMENDAÇÕES

- a) Alterar o sistema TDMAX para que este utilize o cadastro de veículos do SIT evitando discrepância de informações e facilitando o controle da frota;
- b) Interromper o repasse de valores via SBA a título de veículos que não estejam cadastrados no SIT e por consequência não tenham a devida permissão para operar no STPC-DF, desencorajando assim os operadores a utilizarem veículos em número maior ao de suas permissões;
- c) Controlar o número de validadores vendidos para as empresas pela TRANSDATA, de maneira que só seja permitido aos operadores possuírem uma quantidade de validadores igual ao de veículos habilitados mais uma reserva técnica para manutenção;
- d) Controlar a criação dos Chips SAM que permitem que os equipamentos, validadores e POS, entrem em operação no SBA;
- e) Utilizar os dados do TDMAX/SBA para apreender os veículos que rodam indevidamente, sem permissão, no STPC-DF;
- f) Instaurar Processo de Sindicância e/ou Administrativo Disciplinar para apurar as responsabilidades pela permissão de que veículos não autorizados fossem cadastrados no TDMAX e operassem no STPC-DF;
- g) Aplicar sanções as operadoras do STPC-DF que operaram com veículos clandestinos no STPC-DF; e

h) Instaurar processo de Tomada de Contas Especiais para apurar o prejuízo causado ao erário, visto que, os veículos não autorizados não pagam outorga nem deveriam receber repasses de valores via SBA pois sua operação é ilegal e clandestina nos termos do art. 78 do Regulamento do STPC-DF.”

Além do mais, existe a necessidade de apuração e responsabilização pelos ilícitos praticados; para tanto, o DFTrans deveria ter procedido auditoria no sistema informatizado TDMax do SBA, realizando o acompanhamento permanente da operação dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, tanto pela Comissão de Auditoria constituída para “analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores” (inciso IV, do art. 2º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que, aliás, não possui nenhum auditor fiscal em sua composição), quanto pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, que devem ter acesso irrestrito às informações registradas no TDMax/SBA (incisos I, II, III, IV, V, VI, IX, X, XI, do art. 6º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001), para o pleno exercício de suas atribuições, como se vê abaixo:

Art. 6º Sem prejuízo do disposto no art. 2º, compete privativamente ao Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, na Área de Especialização Transportes:

I - fiscalizar a operacionalidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dos serviços de táxis, metrô, transporte privado, terminais rodoviários, rododotroviários e metroviários;

II - fiscalizar a observância dos termos dos contratos de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

III - realizar vistorias e inspeções, bem como verificar o cumprimento das normas específicas de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

IV - lacrar e deslacrar veículos, notificar e autuar concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

V - fiscalizar o cumprimento de tabelas horárias e itinerários e a alocação de frota de acordo com a escala;

VI - efetuar a fiscalização dos documentos de operação e de arrecadação dos concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

(...)

IX - fiscalizar o cumprimento dos regulamentos e das especificações operacionais do transporte de passageiros do Distrito Federal e dos serviços de táxis;

X - coordenar, executar levantamentos e emitir laudos que subsidiem a criação ou a extinção de linhas e paradas de ônibus;

XI - autuar os procedimentos irregulares adotados por concessionários, permissionários, autorizatários ou prepostos do transporte de passageiros; (Grifou-se).

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, estabelece os meios de registro de infrações praticadas pelos operadores dos serviços que compõem o STPC/DF, na forma seguinte:

Art. 79. Constitui infração a ação ou omissão que importe a inobservância, por parte dos delegatários e seus empregados ou prepostos, das disposições constantes deste Regulamento, do Código Disciplinar Unificado, das demais normas aplicáveis, do Edital de Licitação e do Contrato de Adesão.

Parágrafo único. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

I – pela fiscalização de campo;

II – por registros de aparelhos do SBA e do sistema de controle da oferta e demanda;

III – por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;

IV – por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços. (Grifou-se).

Com a restrição de acesso do sistema informatizado TDMax do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, bem como pela ausência de servidor da citada carreira na composição da Comissão de Auditoria prevista nas Instruções nºs 187, de 07/11/2011 e 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, várias providências deixam de ser adotadas para o perfeito funcionamento do STPC/DF e os infratores deixam de ser punidos, tomando-se um empecilho ao pleno exercício das atribuições dos auditores fiscais e um incentivo à prática de infrações pelos operadores dos serviços que integram o STPC/DF e à continuidade das falhas na gestão do SBA, como nos presentes casos.

É importante ressaltar, ainda, que, para o pleno exercício das atividades de fiscalização, auditoria e controle previstas na Lei nº 2.706, de 27/04/2001, os Auditores de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, utilizam-se ainda do sistema informatizado TDMax, do Sistema de Bilhetagem Automática, instalado pelo DFTrans na forma do disposto no Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2010, em cumprimento ao disposto na Lei nº 4.011, de 12/09/2007 (arts. 29, 43/49), e em consonância com o previsto no Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009 (art. 79, parágrafo único, II).

Contudo, em procedimento de auditoria instaurado, decorrente da compilação de demanda oriunda de reclamação apresentada por usuário do serviço de transporte público coletivo do DF, conforme se depreende do teor da cópia do Processo nº 0098-002.289/2013 – DFTrans em anexo, verificou-se que as informações colhidas pelos Auditores Fiscais, utilizando o acesso aos dados operacionais e de arrecadação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, registrados e armazenados no sistema informatizado TDMax do Sistema de Bilhetagem Automática, estavam destoantes daquelas obtidas pelo prestador do serviço, que também tem acesso ao sistema, cada qual com utilização de senha própria.

Veja-se o absurdo, enquanto ao Estado as informações são disponibilizadas de uma forma, levando-o a agir em conformidade com tais dados; ao permissionário-fiscalizado, as informações são disponibilizadas com conteúdo diverso daquele obtido pelo servidor. Pode-se concluir que várias podem ter sido as ações promovidas, pela Auditoria Fiscal de Transportes, embasadas em dados falsos, podendo acarretar sérios prejuízos ao erário.

Em face disso, em 08/04/2013, foi solicitado ao setor competente (Diretoria de Tecnologia e Informação – DTI, do DFTrans) que adotasse as providências necessárias à correção dessa grave irregularidade detectada, sob pena de inviabilizar toda ação de auditoria fiscal a ser promovida pela Diretoria Operacional do DFTrans e resultar em dano ao erário, sem que houvesse, contudo, qualquer resposta à demanda.

Solicitou-se, então, à Direção Geral da Autarquia a instauração de procedimento de sindicância para apurar possível ocorrência de inserção de dados falsos ou exclusão indevida de dados corretos do sistema informatizado TDMax do SBA, na medida em que estavam disponibilizadas a usuários distintos informações contraditórias sobre a mesma situação pesquisada, sendo, portanto, uma delas falsa.

Cumprе ressaltar que apesar das diversas restrições impostas aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, ao exercício das atribuições legais de que são titulares, através de instruções normativas expedidas pela Direção Geral da Autarquia, o corpo fiscal do Estado não ficou inerte, que, vigilante, conseguiu levantar fatos que demonstram as irregularidades praticadas, as quais sequer foram ventiladas pelos legitimados pelo ato normativo autárquico.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), garantindo-lhes, para tanto, a efetiva atuação do corpo fiscal do Estado através dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, a partir da garantia do pleno exercício de suas atribuições legais do cargo e de acesso irrestrito ao sistema informatizado TDMax/SBA, bem como a apuração dos possíveis ilícitos

praticados na prestação dos serviços que compõem o STPC/DF e na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta ou indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, nos mecanismos de controle de operação dos serviços, na movimentação financeira dos recursos decorrentes da comercialização dos cartões de crédito de viagens e na arrecadação e repartição de receitas.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)-GERAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal—ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face da omissão da Direção Geral do DFTrans em integrar à estrutura administrativa da entidade o Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, cuja assunção ocorreu por força do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, passando a ser gerido provisoriamente por uma Comissão Executiva, composta, inicialmente, por servidores da Autarquia e, posteriormente, por servidores sem vínculo – os quais não pertencem à nenhuma carreira do Distrito Federal e foram designados sem critérios objetivos -, que deveria ter sido destituída tão logo fosse o Sistema de Bilhetagem Automático efetivamente assumido e integrado ao DFTrans através dos setores responsáveis pela sua alimentação e administração, o que não ocorreu até a presente data.

DOS FATOS

O Sistema de Bilhetagem Automático – SBA foi instituído pela Lei nº 4.011, de 12/09/2007, “como instrumento de cobrança da tarifa e de controle da demanda e da oferta” (art. 43), que deveria ser operado pelo DFTrans, facultada a delegação a terceiros, cuja operacionalização “consiste do processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e da geração, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem” (art. 46 e § 1º).

Em seguida, foi publicada a Portaria nº 98 ST-DF, de 22/10/2007, da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal, que tratou da criação e operação do SBA e delegou sua operacionalização à associação sem fim lucrativo, denominada FÁCIL Brasília Transporte Integrado, constituída exclusivamente por operadores do STPC-DF, por meio do Convênio nº 001/2008, sem prévia licitação.

Em 10 de fevereiro de 2010 foi publicado no DODF o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2013, e sobre as competências do DFTrans, como entidade gestora (art. 2º, II), assim dispôs:

Art. 4º. Compete à Entidade Gestora:

- I - estabelecer as diretrizes de operação e funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA/DF e definir sua parametrização;
- II - gerar (off-line) e emitir os créditos de viagem necessários à operação do SBA/DF; mediante delegação do Órgão Regulador;
- III - determinar, periodicamente, de acordo com as necessidades do SBA, os limites de geração de créditos de viagem para cada um dos tipos da família de cartões;
- IV - promover o rastreamento dos créditos emitidos, comercializados e utilizados ou não;
- V - operar o SBA/DF, consistindo esta operação no processamento dos dados operacionais e financeiros, dos cadastros e emissão, distribuição e comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, nos termos do art. 48 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, facultada a delegação a terceiros, sempre mediante licitação;
- VI - supervisionar a comercialização dos cartões e dos créditos de viagem, quando facultada a delegação a terceiros;
- VII - arrecadar, em conta específica do SBA, os valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- VIII - operar o Sistema Central de Armazenamento e Processamento de Dados do SBA;
- IX - deter toda a base de dados do SBA, inclusive informações gerenciais de comercialização de cartões e créditos e de controle operacional da frota, ainda na forma criptografada, quando da geração e transmissão dos dados brutos do SBA;
- X - analisar as informações financeiras e operacionais, com vistas a melhoria da qualidade do STPC/DF, como um todo, e do SBA, em especial;
- XI - definir o preço de venda ao Usuário do cartão, a partir do primeiro fornecimento, o qual dar-se-á de forma gratuita, mediante cadastramento do Usuário;
- XII - coordenar a execução, pelos Permissionários e Operadores Públicos, individualmente ou em Consórcio, das obras civis nas garagens e demais dependências para a instalação e operação do SBA;
- XIII - promover a veiculação de publicidade, institucional ou comercial, no verso dos cartões, ou ceder espaço para leitura ou gravação de informações

de interesse comercial de terceiros, com a prévia e expressa anuência do Órgão Regulador e mediante licitação;

XIV - supervisionar, fiscalizar e proceder auditoria na operação do SBA/DF;

XV - rastrear e controlar todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção;

XVI - aplicar as penalidades previstas no Código Disciplinar Unificado, para o SBA.

(...)

Art. 40. A Entidade Gestora realizará a fiscalização do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, conforme atribuição a ela conferida no Decreto nº 30.584, de 16 de julho de 2009, que regulamenta o STPC/DF.

Art. 41. A fiscalização do SBA será realizada pela Entidade Gestora com a finalidade de:

I - garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficácia quanto ao funcionamento, à segurança e à atualidade técnica e tecnológica;

II - garantir o cumprimento das competências dos Agentes do SBA, estabelecidas neste Regulamento;

III - acompanhar permanentemente a operação dos seguintes elementos e atividades do SBA:

- a) utilização dos cartões pelo pessoal de operação e pelos Usuários;
- b) consistência da base de dados do SBA, inclusive as informações gerenciais de emissão de cartões e créditos de viagem, e de controle da operação dos serviços;
- c) obras civis e demais condições técnicas necessárias, nas garagens, terminais, estações e veículos, para instalação e operação do SBA;
- d) comercialização de cartões e de créditos de viagem, diretamente ou por terceiros;
- e) arrecadação dos valores de venda antecipada de créditos de viagem;
- f) retirada de validadores dos veículos, devolução e descadastramento, com a anuência prévia da Entidade Gestora;
- g) rastreamento e controle de todos os validadores adquiridos, em operação no STPC/DF e em disponibilidade ou manutenção.

Art. 42. A fiscalização será exercida pela Entidade Gestora, através de agentes próprios, devidamente identificados, ou por intermédio de empresa especializada em atividades desta natureza, contratada especificamente para este fim, mediante licitação.

Art. 43. A fiscalização da Entidade Gestora poderá, quando necessário, determinar providências de caráter emergencial, a fim de assegurar a continuidade da prestação dos serviços do SBA.

Art. 44. A fiscalização da Entidade Gestora promoverá, quando julgar necessário, a realização de auditorias técnica e operacional das atividades e instalações dos Operadores e do SBA, através de equipe própria ou de terceiros, mediante licitação, por ela designada, respeitando os sigilos, quando garantidos por lei.

Art. 45. Verificada, através do relatório da auditoria, a incapacidade técnica ou operacional dos Operadores ou do Consórcio de Operadores,

a Entidade Gestora definirá prazos para a regularização das deficiências e a solução dos problemas apontados e, caso não sejam atendidas as suas determinações, os Operadores ou o Consórcio de Operadores, estarão sujeitos às penalidades definidas pela Entidade Gestora.

Parágrafo único. Nos casos em que ficar comprovado que a incapacidade técnica ou operacional é de responsabilidade exclusiva da Fornecedor de Tecnologia, as multas serão devidas por esta, que deverá pagá-las diretamente à Entidade Gestora, devendo, portanto, essa exigência constar do contrato entre os Operadores ou o Consórcio de Operadores e a Fornecedor de Tecnologia. (Grifou-se).

Com a publicação do Decreto nº 32.815, de 25/03/2011, no DODF de 28/03/2011, que dispôs sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans passou a ser responsável pela prestação dos serviços e o exercício das competências anteriormente conferidas à FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, *verbis*:

DECRETO Nº 32.815, DE 25 DE MARÇO DE 2011

Dispõe sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA pelo DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal e tendo presente o disposto na Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, na Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, com a redação dada pela Lei nº 4.494, de 30 de julho de 2010 e no Decreto nº 31.311, DECRETA:

Art. 1º A Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, na qualidade de gestora do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, assumirá integralmente, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação deste Decreto, a prestação dos serviços e o exercício das competências atualmente sob responsabilidade da FÁCIL – Brasília Transporte Integrado.

§1º A DFTRANS, por ato específico, definirá os procedimentos para a gradual transferência das atividades descritas no caput.

§2º Em caso de quaisquer embaraços ao cumprimento das disposições deste Decreto pela FÁCIL, pelas suas subcontratadas ou pelas concessionárias ou permissionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, a DFTRANS, visando à continuidade do serviço público, fica autorizada a adotar as medidas previstas no art. 58, caput, seu inciso V, art. 80, caput e incisos I e II e §§1º e 3º da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, sem prejuízo da aplicação das sanções legais e contratuais cabíveis.

Art. 2º A DFTRANS, no prazo previsto no artigo 1º deste Decreto, especificará em ato próprio os serviços passíveis de delegação a terceiros, excluídos os que impeçam ou limitem, direta ou indiretamente, o exercício das competências do órgão gestor, previstos nos artigos 3º e 4º da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 3º Permanecem em vigor, no que não conflitar com o disposto neste Decreto, as disposições do Convênio nº 001/2008 até a completa transferência dos serviços de que trata o artigo 1º.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 25 de março de 2011.
123º da República e 51º de Brasília
AGNELO QUEIROZ

Inicialmente constitui-se, no âmbito do DFTrans, Grupo de Trabalho “com objetivo de realizar todos os atos preparativos e executivos destinados à assunção do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA”, por meio da Instrução nº 51, de 29 de março de 2011, publicada no DODF nº 62, de 31/03/2011, página 43, nos seguintes termos:

INSTRUÇÃO Nº 51, DE 29 DE MARÇO DE 2011.

O DIRETOR-GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VIII, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e, tendo em vista a determinação contida no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011, RESOLVE:

Art. 1º Constituir Grupo de trabalho com objetivo de realizar todos os atos preparativos e executivos destinados à assunção do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA de que trata a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 2º Designar LENISE APARECIDA PONTES DA COSTA GOMES, matrícula 55.434-0, JOSE XAVIER COSTA, matrícula 171.812-6, ISMAEL DE ARAUJO MAIA, matrícula 92.233-1, MARCOS RODRIGUES SILVA, matrícula 179.632-1, FERNANDO LUIS PIRES, matrícula 37.682-5 e PEDRO HENRIQUE OLIVEIRA, matrícula 171.728-6, para, sobre a coordenação do primeiro, procederem ao desenvolvimento dos trabalhos e apresentação dos relatórios conclusivos e demais atos pertinentes acerca dos temas de que trata o artigo anterior.

Art. 3º Fica estabelecido o prazo de 60 (sessenta) dias para conclusão dos referidos trabalhos.

Art. 4º Fica deferida ao presente Grupo a competência para requisitar, diretamente, as informações e auxílio julgados necessários a qualquer Unidade desta DFTRANS, inclusive ao Serviço Jurídico, sendo que as citadas unidades deverão atender as solicitações no prazo estipulado pelo Grupo de Trabalho em questão.

Art. 5º Fica deferida ainda ao presente Grupo a competência para requisitar qualquer informação, providência, ato ou abstenção da Fácil – Brasília Transporte Integrado, delegatária do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA.

Art. 6º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação. (Grifou-se).

MARCO ANTONIO CAMPANELLA

Em seguida, foi publicada no DODF nº 117, de 16/06/2011, Edição Extra, página 01, a Instrução nº 107, de 14/06/2011, que tratou da ocupação temporária dos estabelecimentos mantidos pela Fácil Brasília Transporte Integrado, constituindo Comissão Executiva de Ocupação Temporária para o exercício das atribuições previstas no artigo 3º, até a assunção integral dos serviços e competências sob a responsabilidade da Fácil. utilizado, inclusive, do pessoal empregado, dos estabelecimentos e equipamentos daquela Associação, *verbis*:

INSTRUÇÃO Nº 107, DE 14 DE JUNHO DE 2011.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e mais o seguinte:

Considerando que o Convênio 001/2008, celebrado entre a Fácil Brasília Transporte Integrado e este DFTrans foi anulado conforme a Instrução nº 16, de 13 junho de 2011;

Considerando que é dever do Estado garantir a continuidade dos serviços públicos essenciais, entre os quais se inclui o serviço de Transporte Público Coletivo;

Considerando que é imprescindível, conforme determinação contida no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011, que o DFTrans assuma integralmente a prestação de serviços e as competências atualmente sob a responsabilidade da Fácil Brasília Transporte Integrado e, para tanto, é necessária a utilização do pessoal empregado, dos estabelecimentos e dos equipamentos;

Considerando a autorização constante do artigo 1º, § 2º, do Decreto nº 32.815/2011; RESOLVE:

Art. 1º Fica a DFTRANS autorizada a ocupar temporariamente os estabelecimentos mantidos pela Fácil Brasília Transporte Integrado localizados no SDS Bloco A, Centro Comercial Boulevard, 1º subsolo, na Estação Rodoviária de Brasília e na Estação 114 Sul do Metrô, todas em Brasília – DF, compreendendo os bens móveis, imóveis, pessoal e serviços vinculados ao objeto do convênio.

§ 1º. Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, fica expressamente proibida:

I - a retirada de quaisquer cartões, bem ou coisa, a desativação de qualquer sistema e a paralisação das atividades relativas ao objeto do Convênio 01/2008.

II – a rescisão de qualquer contrato de prestação de serviços ou de fornecimento de bens, assim como a dispensa de empregado ou colaborador, por iniciativa da Fácil Brasília Integrada, sem a expressa autorização desta DFTrans.

§ 2º – Os Diretores ou gestores da Fácil Brasília Transporte Integrado – quem primeiro for comunicado – ficam obrigados a transferir imediata e incondicionalmente todas as senhas, chaves de acesso, contatos e demais informações de interesse desta DFTrans, inclusive aquelas que não forem expressamente mencionadas, de modo não paralisar o serviço de bilhetagem automática.

§ 3º – Os parceiros e contratados da Fácil Brasília Transporte Integrado ficam obrigados a atender imediatamente as determinações da Comissão instituída no artigo seguinte, disponibilizando, de imediato, pessoal para auxiliar no processo de transferência de conhecimento à Comissão ou a quem ela indicar.

Art. 2º Neste ato são designados os servidores LENISE APARECIDA PONTES DA COSTA GOMES, matrícula 55.434-0, JOSÉ XAVIER COSTA, matrícula 171.812-6, GILBERTO REIS BARROS, matrícula 52.364 – X e HIGINO ANTÔNIO FRANÇA CHAGAS DE MAGALHÃES, matrícula 261.954-7 para, sob a coordenação da primeira, integrarem a Comissão Executiva de Ocupação Provisória, subordinada diretamente à Diretoria Geral desta Autarquia.

Art. 3º São atribuições da Comissão:

I – realizar, como primeiro ato, o levantamento patrimonial da Fácil Brasília Transporte Integrado, descrevendo-o em relatório circunstanciado;

II - assumir, integralmente, a prestação de serviços e as competências atualmente sob a responsabilidade da Fácil Brasília Transporte Integrado;

III - gerir, coordenar, fiscalizar e operar integralmente o SBA;

IV - ratear despesas entre permissionários, na forma dos artigos 44 e 45 da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, bem como, autorizar pagamentos aos fornecedores, remetendo a autorização aos ordenadores de despesa da DFtrans;

V - autorizar a rescisão contratual de empregados ou de fornecedores;

VI - retirar dos estabelecimentos qualquer empregado ou colaborador que não seja aproveitado nos trabalhos;

VII - expedir normas que obrigarão os permissionários.

Art. 4º Fica deferida à Comissão a possibilidade de consulta direta ao Serviço Jurídico desta Autarquia.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário. (Grifou-se).

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Contudo, a partir da publicação da Instrução nº 173, de 28 de setembro de 2011, no DODF nº 190, de 29/09/2011, página 43, começaram as mudanças, tanto de designação de pessoal quanto de característica da Comissão Executiva do SBA, que passou de Comissão Executiva de Ocupação Provisória, prevista na Instrução nº 107, de 14/06/2011, para Comissão Executiva do Sistema de Bilhetagem Automática. Ou seja, a transitoriedade passou a tomar contornos de permanência com a alteração, inicialmente do nome da Comissão e, em seguida, com a substituição de seus membros, como se vê abaixo:

INSTRUÇÃO Nº 173, DE 28 DE SETEMBRO DE 2011.
O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VII, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, tendo

em vista o contido no Memorando nº 271/2011-DFTRANS-SBA-IS-107/11, de 26 de setembro de 2011, RESOLVE:

Art. 1º Designar MARCELO SALES DE LIMA, Assessor Especial do Gabinete, da Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal, como membro da Comissão Executiva do Sistema de Bilhetagem Automática, instituída pela Instrução nº 107, de 14 de junho de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal, Edição Extra nº 117, de 16 de junho de 2011, em substituição a JOSÉ XAVIER COSTA, matrícula 171.812-6.

Art. 2º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário. (Grifou-se).

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Assim, desde então nada foi feito no sentido de integrar o Sistema de Bilhetagem Automática à estrutura administrativa do DFTrans, que deveria ser gerido integralmente pelas unidades orgânicas da Autarquia, de acordo com suas competências regimentais, e não por uma Comissão, que anteriormente era provisória e passou a ser permanente, cujos membros, são escolhidos e designados de forma totalmente subjetiva pelo Diretor Geral, que não se preocupou em manter na Comissão servidores de carreira do Distrito Federal, com vínculo e com interesse coincidente com o estabelecido no Decreto nº 32.815, de 25/03/2011. Acredita-se que as designações devam ser investigadas com profundidade a fim de descartar prováveis interesses escusos na permanência da Comissão pela Direção Geral do DFTrans.

Outras mudanças na designação dos membros da Comissão ocorreram pela Instrução nº 117, de 05/06/2012, publicada no DODF nº 112, de 12/06/2012, página 22, *verbis*:

INSTRUÇÃO Nº 117, DE 5 DE JUNHO DE 2012.

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VIII, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007 e tendo em vista a determinação contida no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011, RESOLVE:

Art. 1º Substituir os Membros constituídos pelo Grupo de Trabalho instituído pela Instrução nº 51, publicada no DODF nº 62, de 31 de março de 2011, destinados à assunção do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA de que trata a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 2º Designar LUIZ GONZAGA DA ROCHA, matrícula 263.377-9, como Coordenador da Comissão, ADAIL MACEDO DA SILVA RODRIGUES, matrícula 263.101-6, como Coordenadora Financeira, JULIO CESAR ANTUNES DA CUNHA, matrícula 263.485-6, Gerente Financeiro, para procederem ao desenvolvimento dos trabalhos e apresentação dos relatórios conclusivos e demais atos pertinentes acerca dos temas de que trata o artigo anterior.

Art. 3º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação. (Grifou-se).

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Também pela publicação da Instrução nº 245, de 10/12/2012, no DODF nº 249, de 11/12/2012, página 34, abaixo transcrita:

INSTRUÇÃO Nº 245, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2012.
O DIRETOR-GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, Substituto, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 7º, inciso VIII, do Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, RESOLVE:
Art. 1º Designar VALDENOR MOREIRA DE LIMA, matrícula nº 264015-5, para substituir LUIZ GONZAGA DA ROCHA matrícula nº 263.377-9 e ADAIL MACEDO DA SILVA RODRIGUES, matrícula 263.101-6, no Grupo de Trabalho instituído pela Instrução nº 117, publicada no DODF nº 112, de 12 de julho de 2012, acumulando as duas funções: Coordenador da Comissão e Coordenador Financeiro.
Art. 2º. Ficam mantidos os demais termos da Instrução nº 117, publicada no DODF nº 112, de 12 de julho de 2012.
Art. 3º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação. (Grifou-se).
MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Como se vê, pela Direção Geral do DFTrans não existe transitoriedade na Comissão, a não ser de seus membros, em completa afronta aos preceitos dispostos na Lei nº 4.011, de 12/09/2007 (art. 46, caput), no Decreto de assunção do SBA, Decreto nº 32.815, de 25/03/2011 (arts.1º e 2º) , e no Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2010 (art. 4º, V).

DO DIREITO:

Previu a Lei nº 4.011/2007 (art. 46, *caput*) e o Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, aprovado pelo Decreto nº 31.311/2010 (art. 4º, V), a possibilidade de delegação da operação do SBA/DF a terceiros, sempre mediante licitação.

Ocorre, porém, que desde a assunção do SBA pelo DFTrans, a sua operação passou a ser provisoriamente feita por uma Comissão Executiva - atualmente composta por servidores que não têm vínculo com o órgão gestor -, sem que tenha sido destituída para efetiva integração do SBA à estrutura administrativa do DFTrans, nem passado a ser gerido pelas unidades orgânicas do órgão, ou delegada sua operação a terceiros por meio de licitação. Preferiu-se, contudo, manter a operação por uma Comissão Executiva, composta por membros designados sem nenhum critério objetivo.

Assim, apesar das diversas irregularidades decorrentes da questionável gestão do SBA pela FÁCIL – Brasília Transporte Integrada, o DFTrans, tempos após assumir a operação e administração do Sistema de Bilhetagem Automático, editou a Instrução nº 187, de 07/11/2011, nos seguintes termos:

O DIRETOR GERAL DO TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições legais e regimentais, em especial o artigo 7º, do Regimento Interno desta Autarquia, aprovado pelo Decreto nº 27.660, de 24 de janeiro de 2007, e mais o seguinte: Considerando que o Transporte Urbano do Distrito Federal assumiu integralmente a gestão do Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, conforme determinado no Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011; considerando a necessidade de se normatizar a destinação das receitas decorrentes da prestação de serviços de transportes públicos por operador no âmbito do Distrito Federal, RESOLVE:

Art. 1º Esta instrução se destina a definir os procedimentos e prazos para a apuração de receita advinda da Prestação de serviços de transportes públicos que estiverem em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor no âmbito do Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II SBA – Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III Comissão Executiva do SBA – comissão composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV Operadores do sistema de transportes públicos: as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural;

V Serviço especificado: o serviço definido pelo Órgão Gestor para execução pelos operadores;

VI Serviço realizado: o serviço efetivamente executado pelos operadores, especificado ou não, constituído da programação operacional;

VII Operação irregular: operação, ainda que temporária, realizada em desacordo com o especificado pelo Órgão Gestor, qual seja, operador, linha, itinerário, tabela horária, extensão, tarifa e/ ou frota, além de veículos cuja operação tenha sido suspensa por determinação do Órgão Gestor;

VIII Serviço admitido: o serviço realizado, considerado admissível para fins de remuneração, de acordo com critérios de aceitação estabelecidos pelo Órgão Gestor;

IX Receita realizada pelos operadores: produto dos resgates dos créditos de viagens arrecadados nos validadores e bloqueios pelos operadores e compensados pela CCRC;

X Saldo residual: recurso remanescente em conta corrente, movimentada pela DFTRANS, decorrente de créditos de viagens comercializados e não resgatados;

XI Remuneração admitida: o resultado financeiro da operação – sem prejuízo da análise da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – realizada em consonância com o serviço especificado.

Art. 3º O procedimento para a admissão de receitas se inicia com a consolidação dos dados pela Comissão Executiva do SBA, nos termos seguintes:

I O Coordenador de Tecnologia da Informação providenciará a emissão diária de relatórios circunstanciados contendo as informações acerca da operação irregular realizada, demonstrando a remuneração não admitida;

II O Coordenador Financeiro emitirá os relatórios de operação efetivamente realizada, informará a receita da operação não admitida informada pela área de tecnologia da informação, aplicará as taxas e emitirá planilha de resgate diário, remetendo-a à Coordenação Geral da Comissão Executiva do SBA para aprovação;

III Aprovados os relatórios pelo Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA, este determinará a notificação eletrônica dos operadores que poderão se manifestar no prazo de 72h (setenta e duas horas), contadas da emissão da correspondência;

IV Em caso de controvérsia, no prazo fixado no item anterior, o operador se manifestará por meio eletrônico, demonstrando precisamente o motivo da irrisignação, não se admitindo manifestações genéricas ou não específicas;

V Na hipótese do item antecedente, o Coordenador Geral do SBA poderá, motivadamente, rejeitar liminarmente a manifestação ou, se o caso, determinar diligências e, em após, manter ou modificar a decisão, determinando a notificação eletrônica do operador;

VI Mantida a decisão ou parcialmente modificada, será retido o valor resultante da operação irregular de quaisquer créditos do operador contra o SBA, observado o disposto no artigo 5º da presente Instrução;

VII Caso não se resigne, o operador poderá interpor perante a Coordenação do SBA - no prazo de 24h (vinte e quatro horas), contadas da emissão da correspondência, recurso, sem efeito suspensivo, para o Diretor Geral da DFTrans, sendo que a decisão que julgar o recurso será definitiva e em última instância;

VIII Consolidados os valores para o repasse, a Comissão, por maioria, atestará os relatórios e os remeterá à Diretoria Administrativo - Financeira para o resgate dos créditos admitidos;

IX Os créditos decorrentes da remuneração não admitida integram o saldo residual e deverão ser transferidos para conta corrente específica até a sua integração ao Fundo de Transportes de que trata o artigo 50 e seguintes da Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007, como superávit da operação;

X Os Relatórios serão remetidos eletronicamente aos operadores, diariamente, até as 14h (catorze horas), salvo motivo de força maior ou caso fortuito.

§ 1º Os operadores autônomos poderão ser representados por cooperativas integradas, exclusivamente, por operadores do STPC/DF.

§ 2º É responsabilidade exclusiva dos operadores do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, a inserção dos dados relativos à operação no

Sistema de Bilhetagem Automáticos, excluídos aqueles cuja inserção seja da competência da Comissão Executiva.

Art. 4º A Diretoria Financeira, recebendo os relatórios, depois de os conferir, os remeterá ao Diretor Geral para autorização do resgate.

Art. 5º Os valores retidos decorrentes do serviço não admitido englobarão a receita da bilhetagem eletrônica, a decorrente dos subsídios instituídos pelo Poder Público e a arrecadada em dinheiro durante a operação, devendo esta última ser descontada dos créditos devidos ao operador, seja do resgate de créditos do SBA ou, ainda, do pagamento dos subsídios acima citados.

Art. 6º Os operadores deverão, no prazo de 5 (cinco) dias corridos, contados da publicação desta Instrução, apresentar à Comissão de Gestão do SBA, o endereço eletrônico, sendo que será de sua exclusiva responsabilidade a utilização do endereço, inclusive quanto à destinação diversa e acesso indevido por pessoas desautorizadas, reputando-se válidas as comunicações que forem realizadas utilizando-se do endereço informado oficialmente.

Art. 7º As Diretorias Técnica e Operacional da DFTrans deverão informar, em tempo real, à Comissão Executiva do SBA as interdições, as liberações de veículos e as alterações na operação das linhas e demais alterações cadastrais.

Parágrafo Único. Os Diretores Técnico e Operacional juntamente com o Coordenador Geral da Comissão Executiva do SBA informarão os endereços eletrônicos das respectivas Diretorias e da Coordenação para a comunicação de que trata caput deste artigo.

Art. 8º O Diretor Administrativo da DFTrans providenciará a abertura de conta corrente no Banco de Brasília – BRB para a movimentação dos recursos de que trata esta Instrução.

Art. 9º Os prazos fixados em horas contam-se de minuto em minuto.

Art. 10 Aplica-se o procedimento constante desta instrução para as retenções anteriores, sem que haja, antes do trânsito em julgado administrativo definitivo cujo resultado seja favorável ao operador, liberação de qualquer valor retido.

Art. 11 Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12 Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Instrução nº 180, de 7 de novembro de 2011, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal de 8 de novembro de 2001. (Grifou-se).

Segundo disciplinado no presente ato normativo autárquico, o órgão gestor é “responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal”, enquanto que a Comissão Executiva do SBA é aquela “composta por servidores públicos designados pelo Diretor Geral da DFTrans com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática”.

Portanto, por meio de instrução, o Diretor-Geral transferiu a competência da operação, gestão, fiscalização, execução, planejamento e controle do SBA, que era do DFTrans, a uma Comissão composta por servidores públicos por ele designados. Atualmente a Comissão é composta por pessoas que não têm vínculo com o DFTrans,

escolhidas pelo Diretor Geral de forma absolutamente subjetiva e sem critérios objetivamente justificáveis, deixando de observar o comando legal que determina seja a delegação feita a terceiros sempre por meio de licitação.

Deixou, então, o Diretor Geral do DFTrans de assumir efetivamente a gestão do SBA por intermédio das unidades orgânicas que compõem a estrutura administrativa do SBA, para passá-la a terceiros escolhidos a seu único e absoluto critério, sem licitação.

Posteriormente editou-se a Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que definiu “procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF)” (art. 1), além de indicar a composição da Comissão de Auditoria, na forma seguinte:

Art. 1º Esta Instrução tem por objetivo definir os procedimentos e prazos para a implementação do repasse às operadoras/permissionárias (os) de transporte coletivo do Distrito Federal, dos valores previstos nas Leis nº 4.582 e 4.583, ambas de 8 de julho de 2011, bem como da prestação de contas relativa à utilização dos valores repassados no pagamento salários e benefícios dos empregados dos operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Art. 2º Para fins desta Instrução, considera-se:

I - Órgão Gestor: Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, responsável pela gestão, planejamento, fiscalização, execução, operação e controle de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal;

II - Sistema de Bilhetagem Automática (SBA): instituído pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007;

III - Comissão Executiva do SBA: comissão composta pelo Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática;

IV - Comissão de Auditoria: comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores; (NR dada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013).

V - Operadores do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal: a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF,

no modo ferroviário, e, no modo rodoviário, as empresas e cooperativas operadoras do serviço básico do STPC/DF, além dos operadores autônomos do serviço de transporte complementar rural. (Grifou-se).

A Comissão Executiva do SBA, segundo o disposto na instrução baixada pelo Diretor Geral, é composta pelo **“Coordenador Geral do SBA, que a presidirá, pelo Coordenador Financeiro do SBA, pelo Gerente de Tecnologia do SBA e pelo Gerente Financeiro do SBA, designados pelo Diretor Geral da DFTrans, com competência para operar, gerir, fiscalizar, executar, planejar e controlar o Sistema de Bilhetagem Automática”**.

Virou rotina na Autarquia a produção de atos pela Direção Geral em desconformidade com as normas editadas em processo legislativo constitucional ou de regulamentações delas decorrentes. Acredita que como dirigente da autarquia possa disciplinar questões de interesse público à margem da lei, ditando procedimentos, criando e extinguindo direitos e obrigações para acudir interesses escusos de sua má gestão pública.

Assim também se deu em relação à composição da Comissão de Auditoria do SBA, que, segundo a instrução acima, trata-se de **“comissão composta por três servidores públicos efetivos da Carreira de Transportes Urbanos do Distrito, designada pelo Diretor Geral, dentre os servidores em exercício na Autarquia, com competência para analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores”**. Como se vê, apesar de ser uma Comissão de Auditoria, nenhum Auditor Fiscal do DFTrans faz parte dessa comissão.

Além do mais, apesar da edição das normas em referência, o procedimento não é adotado pelo órgão gestor, na medida em que deveria haver integração entre as unidades orgânicas para adoção das providências de alçada de cada uma. Em nenhum momento a área de fiscalização do órgão gestor do SBA foi acionada para apurar e autuar os infratores na prestação dos serviços integrantes do STPC/DF, na verificação que deveria ser feita permanentemente através do sistema informatizado TDMax/SBA; ao contrário, o acesso foi restringido e nenhum servidor da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área Especialização Transportes, integra a Comissão de Auditoria do SBA.

Para a apuração e responsabilização de ilícitos praticados na operacionalização dos serviços do STPC/DF, o DFTrans deveria proceder auditoria no sistema

informatizado TDMax do SBA, realizando o acompanhamento permanente da operação dos serviços que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, tanto pela Comissão de Auditoria constituída para “analisar os relatórios do repasse e a prestação de contas realizadas pelos operadores” (inciso IV, do art. 2º, da Instrução nº 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, que, aliás, não possui nenhum auditor fiscal em sua composição), quanto pelos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, que deveriam ter acesso irrestrito às informações registradas no TDMax/SBA (incisos I, II, III, IV, V, VI, IX, X, XI, do art. 6º, da Lei nº 2.706, de 27/04/2001), para o pleno exercício de suas atribuições, como se vê abaixo:

Art. 6º Sem prejuízo do disposto no art. 2º, compete privativamente ao Auditor Fiscal de Atividades Urbanas, na Área de Especialização Transportes:

I - fiscalizar a operacionalidade do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e dos serviços de táxis, metrô, transporte privado, terminais rodoviários, rodoferroviários e metroviários;

II - fiscalizar a observância dos termos dos contratos de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

III - realizar vistorias e inspeções, bem como verificar o cumprimento das normas específicas de concessão, permissão e autorização do transporte de passageiros;

IV - lacrar e deslacar veículos, notificar e autuar concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

V - fiscalizar o cumprimento de tabelas horárias e itinerários e a alocação de frota de acordo com a escala;

VI - efetuar a fiscalização dos documentos de operação e de arrecadação dos concessionários, permissionários e autorizatários do transporte de passageiros;

(...)

IX - fiscalizar o cumprimento dos regulamentos e das especificações operacionais do transporte de passageiros do Distrito Federal e dos serviços de táxis;

X - coordenar, executar levantamentos e emitir laudos que subsidiem a criação ou a extinção de linhas e paradas de ônibus;

XI - autuar os procedimentos irregulares adotados por concessionários, permissionários, autorizatários ou prepostos do transporte de passageiros; (Grifou-se).

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, estabelece os meios de registro de infrações praticadas pelos operadores dos serviços que compõem o STPC/DF, na forma seguinte:

Art. 79. Constitui infração a ação ou omissão que importe a inobservância, por parte dos delegatários e seus empregados ou prepostos, das disposições constantes deste Regulamento, do Código Disciplinar Unificado, das demais normas aplicáveis, do Edital de Licitação e do Contrato de Adesão.

Parágrafo único. Dependendo da sua natureza ou tipicidade, as infrações serão documentadas das seguintes maneiras:

I – pela fiscalização de campo;

II – por registros de aparelhos do SBA e do sistema de controle da oferta e demanda;

III – por registros de aparelhos destinados à contagem de passageiros, registro de velocidade, distância, localização e tempo de percurso;

IV – por arquivos ou registros comprobatórios dos serviços. (Grifou-se).

Com a restrição de acesso do sistema informatizado TDMax do SBA aos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, bem como pela ausência de servidor da citada carreira na composição da Comissão de Auditoria prevista nas Instruções nºs 187, de 07/11/2011 e 102, de 18/05/2012, alterada pela Instrução nº 107, de 10/05/2013, várias providências deixam de ser adotadas para o perfeito funcionamento do STPC/DF e os infratores deixam de ser punidos, tornando-se um empecilho ao pleno exercício das atribuições dos auditores fiscais e um incentivo à prática de infrações pelos operadores dos serviços que integram o STPC/DF e à continuidade das falhas na gestão do SBA, como nos presentes casos.

É importante ressaltar, ainda, que, para o pleno exercício das atividades de fiscalização, auditoria e controle previstas na Lei nº 2.706, de 27/04/2001, os Auditores Fiscais de Atividades Urbanas, Área de Especialização Transportes, utilizam-se ainda do sistema informatizado TDMax, do Sistema de Bilhetagem Automática, instalado

pelo DFTrans na forma do disposto no Regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 31.311, de 09/02/2010, em cumprimento ao disposto na Lei nº 4.011, de 12/09/2007 (arts. 29, 43/49), e em consonância com o previsto no Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009 (art. 79, parágrafo único, II).

Contudo, pela edição contínua de atos normativos internos, a Direção Geral tem procurado restringir ao máximo a atuação do corpo fiscal do DFTrans, bem como criado situações contrárias ao estabelecido em lei, como a composição da Comissão de Auditoria sem a participação do Auditor Fiscal do DFTrans; a manutenção da Comissão Executiva do SBA - que deveria ser provisória, passados mais de dois anos da assunção do SBA pela Autarquia e cujos membros não são servidores de carreira do Distrito Federal -, a falta da assunção da operação pelas unidades orgânicas que integram a estrutura administrativa do órgão gestor, que deveria ser dividida de acordo com as áreas de atuação de cada setor, ou delegada a terceiros por meio de licitação e não através de criação de comissão cujos membros são escolhidos sem critérios objetivos pela Direção Geral.

A obrigatoriedade de instituição do competente processo licitatório para delegação da operação do SBA não está na margem de liberdade do Administrador Público, bastando para afastá-lo a edição de ato normativo interno. No caso, vários princípios que deveriam ser observados, são relegados e diretamente afrontados pelo dirigente da Autarquia, que passou a produzir atos normativos autônomos e alheios às disposições constitucionais e legais vigentes.

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, medidas garantidoras dos direitos dos usuários dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal, de ter à sua disposição um serviço adequado, conforme previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal (arts. 335, 336, IV e 342, II e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal) e na Lei nº 8.987, de 13/02/1995 (art. 1º), garantindo-lhes, para tanto, a efetiva atuação do corpo fiscal do Estado através dos integrantes da Carreira de Auditoria Fiscal de Atividades Urbanas do Distrito Federal, a partir da garantia de acesso irrestrito ao sistema informatizado TDMax/SBA, bem como a

apuração dos possíveis ilícitos praticados na gestão do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta ou indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, além da promoção de ações no sentido de garantir a assunção integral dos serviços e competências conferidos à Comissão Executiva do Sistema de Bilhetagem Automática pelas unidades orgânicas que integram a estrutura administrativa do DFTrans, de acordo com as suas competências regimentais, ou, caso haja delegação da operação do SBA, que seja feita mediante processo licitatório.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PROCURADOR(A)-GERAL DO
MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal – ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas no processo de cadastramento de veículos para utilização na operação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, junto ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, culminando em prováveis danos ao erário.

DOS FATOS

Em 25 de março de 2011, foi editado o Decreto nº 32.815 que dispõe sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA pelo DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal e tendo presente o disposto na Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, na Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, com a redação dada pela Lei nº 4.494, de 30 de julho de 2010 e no Decreto nº 31.311, DECRETA:

Art. 1º A Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, na qualidade de gestora do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, assumirá integralmente, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação deste Decreto, a prestação dos serviços e o exercício das competências atualmente sob responsabilidade da FÁCIL – Brasília Transporte Integrado.

§1º A DFTRANS, por ato específico, definirá os procedimentos para a gradual transferência das atividades descritas no caput.

§2º Em caso de quaisquer embaraços ao cumprimento das disposições deste Decreto pela FÁCIL, pelas suas subcontratadas ou pelas concessionárias ou permissionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, a DFTRANS, visando à continuidade do serviço público, fica autorizada a adotar as medidas previstas no art. 58, caput, seu inciso V, art. 80, caput e incisos I e II e §§1º e 3º da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, sem prejuízo da aplicação das sanções legais e contratuais cabíveis.

Art. 2º A DFTRANS, no prazo previsto no artigo 1º deste Decreto, especificará em ato próprio os serviços passíveis de delegação a terceiros, excluídos os que impeçam ou limitem, direta ou indiretamente, o exercício das competências do órgão gestor, previstos nos artigos 3º e 4º da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 3º Permanecem em vigor, no que não conflitar com o disposto neste Decreto, as disposições do Convênio nº 001/2008 até a completa transferência dos serviços de que trata o artigo 1º.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

De fato, ao final do prazo previsto (noventa dias), o Transporte Urbano do Distrito Federal assume a prestação dos serviços e o exercício das competências relacionadas ao funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, em especial no que tange ao controle de arrecadação, controle operacional e distribuição de créditos, até então sob responsabilidade da Fácil – Brasília Transporte Integrado, associação sem fins lucrativos dirigida por operadores do STPC/DF.

Dentre as diversas irregularidades identificadas na gestão e funcionamento do SBA, aponta-se para a existência de um rol de veículos autorizados a

operar no STPC/DF diferente daquele existente no órgão gestor – DFTRANS. Ou seja, de acordo com os registros existentes no SBA, havia um quantitativo elevado de veículos que não possuíam registro junto ao Estado e que, portanto, não detinham autorização para uso na operação do STPC/DF, mas que vinham sendo utilizados normalmente nessa atividade, em razão de estarem registrados junto ao banco de dados do SBA.

Vale ressaltar que a prática de utilização em operação de veículos não registrados junto ao órgão gestor, comum até então, além de ilegal acarretava diversos danos ao erário. Por exemplo, durante o processo de aplicação de uma penalidade de multa a ser imposta a um operador (concessionário ou permissionário) do STPC/DF, em razão da prática de infração às disposições legais, relacionada ao uso de veículo nessas condições, decorrente da lavratura de auto de infração, encontrar-se-ia empecilhos para o seu prosseguimento, pois a falta de registro do veículo em questão implicaria em inconsistência do ato gerador (auto de infração).

Criada pela Instrução nº 107/2011 – DFTRANS (DODF nº 117, de 16/06/2011) como Comissão Executiva de Ocupação Provisória e renomeada pela Instrução nº 130/2011 – DFTRANS (DODF nº 142, de 25/07/2011), a Comissão de Gestão do SBA, então formada por três servidores de carreira e um ocupante de cargo em comissão, passou a descontar dos valores a serem repassados aos operadores do STPC/DF as receitas auferidas em razão de operação irregular, tal como a realizada com veículos não registrados junto ao DFTRANS. A título de conhecimento, boa parte dos recursos retidos em razão de operação irregular foi restituída aos operadores posteriormente.

No intuito de evitar a manutenção do desconto no repasse de valores mencionado, os operadores do STPC/DF buscaram ajustar a situação cadastral de suas frotas junto à Autarquia. Dentre esses operadores estavam as empresas Viação Valmir Amaral Ltda. – nome fantasia Viva Brasília, Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. – nome fantasia Rápido Brasília e Rápido Veneza Ltda. – nome fantasia Veneza, todas integrantes do grupo econômico denominado Grupo Amaral.

Somando-se a frota das três empresas, em agosto de 2011, havia 457 (quatrocentos e cinquenta e sete) veículos cadastrados junto ao órgão, sendo 97 (noventa e sete) relacionados à autorização legal e 360 (trezentos e sessenta) à autorização irregular.

Para realização desse processo de ajuste cadastral, as três empresas citadas solicitaram a renovação parcial de suas frotas, apresentando os veículos que já vinham utilizando na operação do STPC/DF, com cadastro junto ao SBA, mas sem registro no DFTRANS, como substitutos de outros veículos ainda com registro ativo,

mas que não eram mais utilizados nessa operação. Entretanto, após a apresentação dessas solicitações, diversos pontos foram levantados pela Diretoria Operacional do órgão como possíveis empecilhos à conclusão do processo (conforme cópias dos processos nºs 0098-003.244/2011 e 0098-003.245/2011 anexas):

- a) vencimento legal das permissões outorgadas às empresas permissionárias;
- b) idade limite de boa parte da frota já ultrapassada;
- c) falta de apresentação de plano de renovação integral das frotas;
- d) possibilidade de solicitação de indenizações, por parte das permissionárias, decorrentes do aporte de capital consistente na substituição dos veículos;
- e) substituição de veículos com status situacional de Excedente de Frota¹;
- f) substituição por veículos registrados em nome de terceiros sem delegação para operação no STPC/DF.

No entanto, apesar dos pontos levantados, a chefia da Assessoria Jurídico-Legislativa do DFTRANS manifesta-se pela autorização para conclusão dos processos, nos moldes solicitados pelos operadores. Comungando desse entendimento, a Diretoria Geral da Autarquia determina a continuidade dos referidos processos.

Alguns meses após o início desses processos de ajustes, a Diretoria Operacional, com base em informações advindas das suas Gerências de Fiscalização e de Vistoria, referentes à falta de condução de veículos para vistoria periódica e ao aumento do quantitativo de penalidades de recolhimento de veículos aplicadas, relativos às empresas do Grupo Amaral, decidiu por deflagrar ações de auditoria fiscal objetivando pressionar tais operadores a corrigir essas falhas, a partir do mês de outubro de 2011.

Porém, após certo tempo, percebeu-se que a situação do Grupo Amaral, especialmente em relação à manutenção dos veículos, não se alterou. Assim,

¹ Os veículos que se encontravam com status situacional de Excedente de Frota faziam parte do grupo que teve seu cadastro reativado em função de autorização concedida pela Diretoria Colegiada do DFTRANS, registrada na 9ª Ata de 18/12/2007. A princípio, os veículos integrantes desse grupo seriam substituídos em virtude de estarem acima da idade permitida para operação no STPC/DF, ou seja, atendendo a um processo de renovação da frota. No entanto, após a mencionada autorização, foram reintegrados ao sistema, gerando, por fim, a inclusão de frota no STPC/DF sem a realização do devido processo licitatório. O procedimento mencionado ainda é objeto de investigação criminal, por parte da Divisão Especial de Repressão aos Crimes contra a Administração Pública, tendo rendido o indiciamento do Governador do DF, do Secretário de Transportes e do Diretor Geral do DFTRANS à época dos fatos (18/12/2007).

considerando a gravidade do problema, a Diretoria Operacional alertou a Diretoria Geral da Autarquia quanto às consequências da questão.

Na tentativa de alcançar uma solução para o problema, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios firma, em 01/06/2012, um Termo de Ajustamento de Conduta com o Grupo Amaral e com DFTRANS, com o objetivo de recuperar a frota de veículos das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília), conforme se depreende da notícia a seguir, retirada do sítio do MPDFT, no link <http://www.mpdft.mp.br/portal/index.php/comunicacao-menu/noticias/noticias-2012/4901-acordo-preve-aporte-de-r-880-mil-por-mes-para-manutencao-da-frota-de-onibus-do-grupo-amaral>:

Acordo prevê aporte de R\$ 880 mil por mês para manutenção da frota de ônibus do Grupo Amaral

Criado em 04 de Junho de 2012, às 16:14



O Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), o Grupo Amaral e o DFTrans assinaram, na última sexta-feira (1), Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o objetivo de recuperar a frota de veículos das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília). O acordo pretende, ainda, melhorar a qualidade dos serviços oferecidos à população e ampliar o número de ônibus em circulação, principalmente na "Saida Norte".

Com o acordo, o Grupo Amaral deverá aportar nas empresas, a partir desta segunda-feira (4) e até o dia 31 de julho, no mínimo, R\$ 220 mil para recuperação, reintegração e operação de 300 veículos, totalizando ao final do prazo 350. "O MP considera o acordo um esforço positivo do DFTrans e do Grupo Amaral para que haja qualidade do serviço na

Saída Norte. A colaboração de ambos foi positiva para a assinatura do TAC". disse o promotor de Justiça Leonardo Bessa.

Depois da data limite (31/7), cada empresa deverá manter, no máximo, 5% da frota alocada para manutenção corretiva, independentemente dos veículos que estarão em manutenção preventiva. Até 30 de dezembro, cada empresa deverá alcançar e manter, no mínimo, 95% de regularidade das viagens programadas. "A minha intenção é cumprir o acordo antes dos prazos estabelecidos e com toda seriedade possível. Eu vou fazer a minha parte", disse Valmir Amaral, proprietário do Grupo.

O DFTrans irá constituir Comissão de Fiscalização e Acompanhamento que terá acesso, de forma ampla e irrestrita, às dependências, documentos, operações, informações gerais e gerenciais que sejam relevantes ao alcance dos objetivos do TAC. O órgão também irá analisar, auditar, fiscalizar e acompanhar a operação das permissionárias que assinaram o acordo.

Em caso de descumprimento do TAC, as empresas pagarão multa no valor de R\$ 15 mil por cada infração a qualquer obrigação ou dever estabelecido no acordo, sem prejuízo de providências tendentes à intervenção ou à assunção dos serviços, com requisição de bens móveis, imóveis, pessoal e contratos vinculados.

Inquérito – No início de 2012, a 2ª Promotoria de Justiça de Defesa do Consumidor (Prodecon) abriu inquérito civil para apurar eventual falta de qualidade nos serviços de transporte coletivo oferecidos pelo Grupo Amaral. Com o TAC foram estabelecidas metas e condições para promover o reequilíbrio na operação das empresas. "O acordo traz solução para o transporte coletivo no DF porque significa a obrigatoriedade de manutenção da frota. A população agradece bastante", disse o promotor de Justiça Leonardo Roscoe Bessa.

O diretor de Controle do Grupo Amaral, Leonardo de Faria e Silva, enfatizou que o TAC é importante porque cria uma regra clara com metas a serem atingidas. "Foi uma conciliação para suprir as deficiências surgidas no decorrer das operações do Eixo Norte com a saída da Cooperativa dos Profissionais Autônomos de Transporte de Samambaia (Coopatram). Estamos fazendo uma logística para retirada rápida de ônibus quebrados para não criar embarço para a população".

Infelizmente, o devido acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas no TAC não foi realizado pelo DFTRANS e, tão pouco, foi a conduta do Grupo Amaral denunciada ao MPDFT, por parte da Diretoria Geral do órgão.

O que se verificou, entretanto, através de levantamentos realizados pela Auditoria Fiscal de Transportes, foi que o Grupo Amaral estava retirando os veículos registrados para operação no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, alterando sua programação visual, e integrando-os às frotas de suas outras empresas que operam no Serviço de Transporte Interestadual.

Dessa forma, foi deflagrada pela Gerência de Fiscalização do DFTRANS, até então coordenada por auditores fiscais de transportes, ação direcionada à apreensão dos veículos que fossem flagrados nas condições supracitadas, tendo por base, inclusive, o descumprimento, por parte das operadoras em questão, da determinação contida na Instrução nº 38 – DFTRANS, de 8 de fevereiro de 2013.

Tal ação culminou com a decisão do Governo do Distrito Federal de assumir a gestão das três empresas do Grupo Amaral que operavam no STPC/DF, em fevereiro do corrente ano (notícia abaixo), destinando mais de 15 (quinze) milhões de reais para manutenção e realocação da frota em condições operacionais. Estranhamente, apesar da ação de apreensão dos veículos ter sido crucial para a tomada da decisão de assunção da gestão das empresas, a Auditoria Fiscal de Transportes foi alijada de tal processo. Vejamos a matéria retirada do sítio eletrônico do Governo do Distrito Federal, no link <http://www.df.gov.br/noticias/item/5286-gdf-assume-gest%C3%A3o-grupo-amaral.html>:

Segunda, 25 Fevereiro 2013 16:08

Governo assume gestão do Grupo Amaral no DF



Foto: Roberto

Barroso

Medida inédita em Brasília atinge a Rápido Veneza, a Viva Brasília e a Rápido Brasília. O objetivo é garantir transporte público seguro e de qualidade, além de assegurar os direitos trabalhistas dos funcionários das empresas

O Governo do Distrito Federal adotou uma medida inédita na capital federal para assegurar um transporte público coletivo de qualidade. Nesta manhã, o governo assumiu a gestão das empresas de ônibus Rápido Veneza, Viva Brasília e Rápido Brasília, integrantes do Grupo Amaral. Coordenada pelo governador Agnelo Queiroz, a ação foi decretada e publicada no Diário Oficial do DF desta segunda-feira (25). "O objetivo é restabelecer o funcionamento regular de toda a frota, oferecer um transporte público seguro e garantir os direitos trabalhistas dos funcionários dessas empresas", afirmou Agnelo Queiroz.

As três empresas operavam as linhas de São Sebastião, Paranoá, Itapoã, Planaltina, Sobradinho e Plano Piloto. Juntas eram responsáveis pelo atendimento de 2,44 milhões de pessoas por mês. No entanto, o serviço estava deixando a desejar há mais de um ano. Atualmente, apenas 40% da frota estava em circulação, ou seja, dos 446 ônibus registrados no Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), somente 186 estavam nas ruas na sexta-feira (22), quando foi realizada operação pelo órgão. Além disso, foram identificadas outras infrações técnicas. Entre elas, a descaracterização de cinco ônibus que deveriam trafegar apenas no DF, para também atender o Entorno.

Quebra de acordo – A medida de assumir a gestão das empresas foi o último recurso adotado pelo GDF, após esgotadas as chances para que o serviço fosse ofertado integralmente. Em julho do ano passado, o Grupo Amaral firmou um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT). No entanto, várias cláusulas foram descumpridas. Entre elas, o aporte de R\$ 880 mil mensais para restabelecer o equilíbrio financeiro das empresas; e a manutenção de 95% das viagens previstas com, no mínimo, 350 veículos nas ruas. Atualmente, apenas cerca de 70% dos itinerários eram cumpridos e menos de 200 ônibus estavam em circulação.

"Demos todas as chances possíveis, e, ainda assim, comprometeram o transporte público e não cumpriram com o estabelecido no TAC. Por isso foi imperativa a decisão de assumir o controle das empresas para evitar um prejuízo maior a população", destacou Agnelo Queiroz.

De acordo com o vice-governador, Tadeu Filippelli, essa ação é essencial para evitar um futuro colapso no sistema de transporte público. "Isso vai permitir a normalidade na operação dessas três empresas e tranquilizar os funcionários quanto ao pagamento dos salários. Todos eles terão seus postos de trabalho preservados. É um sinal claro da continua mudança adotada pelo GDF no transporte público", ressaltou Filippelli.

Direitos trabalhistas – Segundo o presidente do Sindicato dos Rodoviários, João Osório da Silva, as empresas funcionavam em situação precária, o que motivou duas paralisações dos empregados. "Eles não estavam depositando FGTS nem INSS, e os salários eram depositados com até 20 dias de atraso. Além disso, não estavam pagando os direitos trabalhistas nas rescisões", alertou João Osório. "Essa medida beneficia não apenas os usuários do transporte, mas também aos trabalhadores das empresas", completou.

Gestão das empresas – A partir de agora, o GDF, por meio da Transportes Coletivos de Brasília (TCB) com o apoio do DFTrans, assumirá a gestão administrativa e financeira das três empresas. Para regularizar o funcionamento e colocar os ônibus parados em circulação, o governo destinou R\$ 15 milhões. Os recursos vão custear despesas emergenciais, como troca de pneus, manutenção de freios, compra de combustível, entre outros. Cerca de R\$ 7,5 milhões já foram remanejados pelo GDF, por meio do DFTrans.

Para o secretário de Transportes, José Walter Vazquez, o momento reflete a transição das antigas práticas para o novo modelo de transporte público coletivo, que está em andamento. "Essa é uma medida para recuperar os ônibus e atender melhor a população, e para isso estamos requisitando os equipamentos das empresas. A ideia é que, entre 10 e 15 dias, já tenhamos um aumento significativo da frota", garantiu Vazquez.

Respaldo legal – O Decreto de Assunção, publicado no DODF desta segunda-feira (25), tem respaldo legal. O documento – que designa a TCB, com o auxílio do DFTrans, como responsável pela gestão das empresas Rápido Brasília, Rápido Veneza e Viva Brasília – é previsto na Lei Orgânica do DF e na Lei de Licitações 8666/1993.

"Agimos agora, de forma firme, com respaldo jurídico, da mesma forma que no início do governo para retomar o controle da bilhetagem eletrônica", lembrou o Agnelo Queiroz.

A medida será adotada pelo tempo que for necessário para assegurar a normalidade do transporte de passageiros nas linhas operadas pelas três empresas, e também para tranquilizar os trabalhadores dessas viagens quanto à garantia dos seus postos de trabalho e dos salários em dia.

"Inicialmente, será realizada uma radiografia de todos os documentos encontrados nas empresas. Com base nesses resultados, faremos um planejamento estratégico com a melhor linha de atuação", explicou o presidente da TCB, Carlos Alberto Koch.

Operação – A ação – realizada pelo DFTrans e pela TCB, com o suporte da Polícia Militar do Distrito Federal – para assumir a gestão das três empresas do Grupo Amaral teve início às 7h45, desta segunda-feira (25). Cerca de 50 agentes visitaram, simultaneamente, cinco garagens da Rápido Veneza, Viva Brasília e Rápido Brasília, localizadas em Planaltina, São Sebastião, Paranoá, Sobradinho e no Setor de Oficinas Sul (SOF). Nessa última, onde funciona a central das garagens, a operação contou com a participação do presidente da TCB e do diretor-geral do DFTrans, Marco Antônio Campanella.

Durante a ação, os documentos das empresas que detalhavam as ações dos setores financeiro, administrativo e operacional foram recolhidos pelos agentes do DFTrans. "Fizemos uma requisição de todos os bens móveis e imóveis para garantir um serviço melhor à população atendida por esses ônibus", assegurou Campanella.

"Em uma garagem do grupo no Paranoá, por exemplo, metade da frota estava em manutenção. A empresa reduziu progressivamente o número de ônibus, não obedecendo ao mínimo de carros previsto para atendimento dos passageiros. Estamos nos amparando na lei para fazer essa ação", declarou Agnelo Queiroz.

Uma Comissão Executiva de Ocupação Provisória, formada pelos representantes da TCB e DFTrans, fará o levantamento patrimonial das empresas e assumirá integralmente os serviços. A criação do grupo foi autorizada por decreto, também publicado no DODF desta segunda-feira (25).

Licitação - A operação para assumir a gestão do Grupo Amaral no DF é uma das medidas adotadas pelo GDF para enfrentar os sérios problemas do setor, contrariando os interesses de poderosos grupos econômicos. Pela primeira vez na história da capital federal, está sendo realizada licitação do Sistema de Transporte Público.

"Agiremos sempre, dentro da mais absoluta legalidade, para resguardar os direitos da população do Distrito Federal, em especial o direito ao transporte público de qualidade. É por isso que estamos licitando todo o sistema e fazendo mudanças profundas nessa área", acrescentou o governador. O novo modelo prevê, entre outras mudanças, operação por bacia e não mais por frota, aquisição de ônibus 0km, corredores exclusivos de ônibus e controle dos veículos por GPS.

Das cinco bacias para operação do transporte coletivo que estão sendo licitadas, duas já tiveram resultados homologados e contratos assinados. Isso significa que o GDF não retrocedeu na decisão de modernizar o sistema, mesmo com mais de 120 ações administrativas e judiciais que tentaram parar o processo licitatório.

Mesmo assim, cumprindo com suas obrigações, a Auditoria Fiscal de Transportes deu continuidade às ações de apreensão de veículos registrados para operação no STPC/DF, mas que houvessem sido conduzidos à operação do Serviço de Transporte Interestadual, deixando os veículos apreendidos à disposição dos responsáveis pela assunção da gestão das empresas do Grupo Amaral.

Diante disso, o Grupo Amaral apresentou solicitações para liberação dos veículos apreendidos, sob o argumento de que os proprietários dos referidos veículos não eram operadores do STPC/DF. Cabe ressaltar que da frota do Grupo Amaral cadastrada junto ao DFTRANS, cerca de 150 (cento e cinquenta) veículos estão registrados em nome de terceiros, não permissionários do STPC/DF (levantamento em anexo) e, além disso, tais veículos, em sua maioria, são os mais novos da sua frota. Ou seja, a reintegração desses veículos à frota em operação no STPC/DF, certamente, implicaria em economia para o Estado, reduzindo os custos com a manutenção e recondicionamento da frota.

Paradoxalmente, de forma verbal, a Diretoria Geral do DFTRANS, no início do mês de março do corrente ano, determinou à Gerência de Fiscalização que cessasse às ações de apreensão dos veículos registrados para operação no STPC/DF, mas que houvessem sido conduzidos à operação do Serviço de Transporte Interestadual.

O posicionamento da Diretoria Geral do DFTRANS passa a ficar evidente através da série de condutas, omissivas e comissivas, adotada a partir de 18 de março de 2013, restringindo o exercício das atribuições legais dos cargos dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, situação que é objeto de outra Representação em curso nesta Procuradoria-Geral.

DO DIREITO

A Lei nº 4.011, de 12/09/2007, dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, tratando da questão referente aos veículos como segue:

Seção V

Dos Veículos, Equipamentos e Instalações

Art. 13. Os veículos, equipamentos e instalações necessários à operação do serviço estarão sujeitos a vistoria prévia e periódica e deverão ter seus dados registrados e atualizados na entidade gestora, de acordo com as características e especificações fixadas no termo de delegação e nas normas complementares.

Art. 14. A entidade gestora estabelecerá, em ato próprio, as idades média e máxima da frota a ser utilizada na operação, precedido de estudo técnico, ouvido o Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — CTPC/DF.

Art. 15. A infra-estrutura operacional de responsabilidade dos delegatários deverá ser suficiente e adequada à execução dos serviços.

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, trata da questão referente à frota da seguinte forma:

Seção V

Dos Veículos, Equipamentos e Instalações

Art. 38. Todos os veículos, equipamentos e instalações necessários à operação do STPC/DF deverão ter seus dados cadastrados e atualizados na Entidade Gestora, de acordo com as características e especificações fixadas no Edital de Licitação, no Contrato de Adesão ou em normas complementares.

§ 1º Poderão ser cadastrados para os serviços do STPC/DF somente veículos apropriados às características das vias públicas do Distrito Federal, que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Entidade Gestora, e estejam devidamente licenciados no órgão de trânsito do Distrito Federal.

§ 2º Os registros de que trata o "caput" deste artigo somente serão efetuados com base em laudos de vistoria prévia, elaborados de acordo com critérios estabelecidos pela Entidade Gestora em norma complementar, que deverá estabelecer:

I - requisitos e documentação para o licenciamento e o cadastramento;

II - características mecânicas, estruturais e geométricas;

III - arranjo físico interno e capacidade de transporte;

IV - padrão de programação visual e demais características internas e externas;

V - condições de utilização dos espaços interno e externo para publicidade;

VI - letreiros e avisos obrigatórios;

VII - informação aos usuários;

VIII - equipamentos obrigatórios, particularmente os de segurança, os de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida e os relativos ao Sistema de Bilhetagem Automática.

§ 3º Os cadastros deverão ser atualizados mediante vistoria periódica, com vistas à comprovação da manutenção das características e especificações definidas no § 2º deste artigo.

§ 4º O cadastro dos veículos, bem como sua atualização, serão efetuados mediante apresentação dos seguintes documentos:

I - certificado de propriedade; (grifo nosso)

II - documento de licenciamento;

III - certificado ou bilhete de seguro obrigatório;

IV - certificado de vistoria expedido pela Entidade Gestora.

§ 5º A utilização de veículos em teste ou pesquisa de novas tecnologias, combustíveis, materiais e equipamentos deverá ser previamente autorizada e acompanhada pela Entidade Gestora.

Art. 39. A Entidade Gestora estabelecerá, em ato próprio, precedido de estudo técnico, ouvido o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF, as idades médias e máximas das frotas a serem utilizadas na operação.

Parágrafo único. As idades médias das frotas e máximas dos veículos deverão ser calculadas em meses, levando em consideração a data do primeiro licenciamento do veículo.

Art. 40. Os veículos que atingirem a idade máxima, definida na forma do artigo anterior, deverão ser substituídos por outros novos (zero quilômetro), nas condições e prazos fixados pelo Poder Concedente. (grifo nosso)

Parágrafo único. A substituição do veículo deverá ser procedida até o final do mês de vencimento da sua vida útil.

Art. 41. A manutenção e o abastecimento dos veículos deverão ser feitos em local adequado, não sendo admitida, sob qualquer pretexto, a presença de passageiros em seu interior, durante o procedimento.

Art. 42. Os delegatários, sempre que for exigido, deverão apresentar os seus veículos para vistoria.

Art. 43. A Entidade Gestora emitirá um selo para os veículos aprovados em vistoria.

Parágrafo único. O Selo de Vistoria é documento obrigatório e deverá permanecer no interior dos veículos em operação, em local facilmente visível.

Art. 44. Os veículos em operação deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio.

Art. 45. Os delegatários deverão retirar de circulação, para manutenção, os veículos cujos defeitos comprometam a segurança e o bem-estar dos usuários, dos operadores e de terceiros.

§ 1º O afastamento de veículos do serviço para fins de manutenção deverá observar os seguintes prazos e condições:

I - para um prazo de afastamento inferior a 60 (sessenta) dias não será exigida a substituição do veículo;

II - para os afastamentos que requeiram prazo superior a 60 (sessenta) dias, será exigida a substituição definitiva por outro veículo, nos termos do artigo 40 deste Regulamento.

§ 2º Os veículos que não mais apresentarem condições de atender aos serviços, de acordo com laudo de vistoria, terão seus registros cancelados e serão imediatamente retirados da operação, devendo ser substituídos no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 46. Em caso de acidente que impeça a circulação normal do veículo, o delegatário, depois de reparadas as avarias e antes de colocar o veículo novamente em operação, deverá submetê-lo a vistoria especial, como condição imprescindível para o seu retorno à operação.

Art. 47. A substituição de veículo dar-se-á mediante:

I - apresentação do novo veículo, devidamente aprovado em vistoria, e da documentação pertinente;

II - apresentação do veículo a ser substituído, para comprovação da descaracterização da programação visual, retirada dos lacres de roleta, retirada do validador e recolhimento do selo de vistoria;

III - descadastramento do veículo substituído, emissão da comunicação ao órgão de trânsito para retorno do veículo à categoria particular, e cadastramento do novo veículo.

Art. 48. Os veículos só poderão operar nos tipos de linha ou serviço em que se encontrem registrados, salvo prévia e expressa autorização da Entidade Gestora.

Art. 49. A cessão ou transferência de veículo do STPC/DF entre delegatários será permitida somente com prévia e expressa autorização da Entidade Gestora, e será, obrigatoriamente, formalizada mediante instrumento contratual próprio firmado entre as partes envolvidas. (grifo nosso)

Art. 50. A substituição dos equipamentos de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida ou do Sistema de Bilhetagem Automática somente poderá ser feita sob a supervisão da Entidade Gestora, que promoverá a troca dos lacres, quando for o caso.

Art. 51. É vedada a afixação nos veículos:

I - de peças de publicidade paga, na parte interna ou externa dos ônibus, sem prévia autorização da Entidade Gestora;

II - de peças de publicidade contendo artifícios que possam induzir o público a erro sobre as verdadeiras características de linha, itinerário, paradas e preço de passagens;

III - de avisos, cartazes e assemelhados, que não aqueles originados na Entidade Gestora, com a finalidade de transmitir aos usuários informações de interesse do STPC/DF;

IV - de mensagem publicitária que:

a) tenha natureza político-partidária ou religiosa;

b) atente contra a moral, os bons costumes e a dignidade da pessoa ou da família;

c) promova a discriminação, o preconceito ou qualquer atitude negativa com relação a religião, a raça, a etnia ou nacionalidade, a pessoas, ou a grupos sociais;

d) promova o uso de armas e munição;

e) induza as pessoas ao tabagismo ou ao consumo de bebidas alcoólicas e de substâncias que causem dependência psíquica ou fisiológica.

Parágrafo único. A Entidade Gestora, no atendimento ao interesse público, poderá determinar a afixação, no interior dos veículos, de qualquer aviso de utilidade pública.

Art. 52. A Entidade Gestora poderá a qualquer tempo, exigir o uso de combustível alternativo e de equipamentos antipoluentes, de segurança, e de controle de movimentação de passageiros e de quilometragem percorrida, e outros julgados necessários, em forma e condições a serem definidas.

Art. 53. A infra-estrutura operacional deverá ser suficiente e adequada à execução dos serviços.

Parágrafo único. Integram a infra-estrutura operacional de que trata este artigo as instalações e os equipamentos operados pelo Poder Público, e aqueles definidos no Edital de Licitação, no Contrato de Adesão ou em normas complementares.

Art. 54. A manutenção dos veículos, instalações e equipamentos de propriedade ou posse dos delegatários e vinculados à prestação do serviço é da exclusiva responsabilidade dos mesmos e deverá ser efetuada obedecendo às instruções e recomendações do fabricante e às normas estabelecidas pela Entidade Gestora.

Art. 55. A operação de terminais e estações, bem como o funcionamento das atividades decorrentes da prestação deste serviço, será regulada por normas específicas definidas pela Entidade Gestora.

No que tange à questão da retirada de veículos do Grupo Amaral para operação no Serviço de Transporte Interestadual trata a Instrução nº 38 – DFTRANS, de 8 de fevereiro de 2013, como segue:

**TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
INSTRUÇÃO Nº 38, DE 8 DE FEVEREIRO DE 2013**

O DIRETOR GERAL DA TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS E REGIMENTAIS, EM ESPECIAL O ARTIGO 7, DO REGIMENTO INTERNO DESTA AUTARQUIA, APROVADO PELO DECRETO Nº 27.660, DE 24 DE JANEIRO DE 2007, E MAIS O SEGUINTE.

Considerando que é dever do Estado garantir a continuidade dos serviços públicos essenciais, entre os quais se inclui o serviço de Transporte Público Coletivo Considerando que existem notícias de que ônibus das empresas Rápido Veneza Ltda, Rápido Brasília Ltda., e Viva Brasília Ltda., todas permissionárias no transporte público do Distrito Federal estão sendo retirados para outra unidade da Federação. Considerando que os bens utilizados em permissões e remunerados tarifas se vinculam à atividade e somente podem ser delas afastados mediante autorização administrativa.

Considerando que os riscos de interrupção a interrupção dos serviços transporte público ofende o livre exercício de locomoção, RESOLVE:

Art. 1º Requisitar administrativamente os veículos de propriedade das empresas Rápido Veneza Ltda, Rápido Brasília Ltda. e Viva Brasília Ltda, cadastrados nesta Autarquia, descritos na tabela em anexo, constituindo as empresas depositárias dos veículos até ulterior decisão.

Parágrafo único. Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, fica expressamente proibida:

I - a retirada os veículos do território do Distrito federal.

II – a retirada ou substituição de quaisquer peças ou equipamentos que guarneçam esses veículos.

Art. 2º Neste ato são designados os servidores integrantes da Comissão de Acompanhamento do Termo de Ajustamento de Conduta para os atos executivos e de fiscalização necessários ao cumprimento desta decisão.

Art. 3º Os efeitos desta Instrução se darão a partir do dia 7 de fevereiro de 2013.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTONIO CAMPANELLA

Para a assunção da prestação dos serviços prestados pelas empresas do Grupo Amaral, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, dispôs o Decreto nº 34.163, de 22/02/2013:

DECRETO Nº 34.163, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2013.

Dispõe sobre a assunção da prestação dos serviços de transporte público coletivo delegada e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 100, incisos IV, VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, bem como tendo em vista o art. 336 e o art. 341, parágrafo único, ambos da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º Ficam revogadas as permissões outorgadas, bem como as autorizações precárias ou excepcionais para a prestação de serviços de transporte público coletivo, decorrentes do disposto no art. 1º do Decreto nº 33.556, de 1º de março de 2012, às seguintes empresas:

I - Viação Valmir Amaral Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 37.162.849/0001-71;

II - Rápido Veneza Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 05.405.194/0001-29;

III - Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 01.907.174/0001-03.

Art. 2º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS assumirão imediatamente os serviços de transporte público coletivo delegados de que trata o artigo anterior.

§1º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS ficam autorizadas, mediante ato conjunto dos seus titulares, 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.

§2º A Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, por intermédio do seu Diretor Geral, poderá requisitar, diretamente ao Secretário de Estado de Segurança Pública, à Polícia Militar do Distrito Federal, ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, à Polícia Civil do Distrito Federal e ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal o apoio necessário para efetivação de qualquer medida atinente à ocupação provisória de que trata o parágrafo anterior, inclusive para a escolta pessoal dos servidores envolvidos na operação.

§3º A requisição de que trata o parágrafo anterior terá precedência sobre qualquer outra, devendo ser colocados à disposição da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS os meios e pessoal necessários na forma em que requisitados.

§4º O Secretário de Estado de Transportes e o Diretor Geral da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS designarão comissão constituída por servidores públicos ocupantes de cargos efetivos ou em comissão, ou, ainda, empregados públicos, para assumir a gestão do serviço de que trata o presente Decreto, estipulando suas atribuições.

§5º A Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS poderá celebrar cooperação técnica com a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB, para a consecução dos objetivos da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

§6º Fica declarada a situação de emergência para as operações decorrentes da assunção determinada por este Decreto.

Art. 3º Os valores tarifários arrecadados, quando da ocupação provisória, serão depositados em conta bancária específica, aberta pela Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, e serão empregados exclusivamente no custeio das operações decorrentes da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

Art. 4º Fica autorizada a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS a utilização da receita arrecadada na operação dos serviços de transporte público coletivo de que trata este Decreto.

Parágrafo único. As despesas que não forem cobertas com a receita de que trata o caput deste artigo serão suportadas com dotação orçamentária da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 22 de fevereiro de 2013.
125º da República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

Ainda, sobre o mesmo tema, trata a Portaria Conjunta nº 03, de 22 de fevereiro de 2013:

PORTARIA CONJUNTA Nº 03, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2013.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTES E O DIRETOR GERAL DA TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS E REGIMENTAIS.

Considerando a essencialidade atribuída ao serviço público de transporte público coletivo, conforme dispõe o art. 30, inciso V, da Constituição Federal de 1988 e o art.335, § 1º, da Lei Orgânica do Distrito Federal;

Considerando que os Artigos 341 e 342 da Lei Orgânica do Distrito Federal que impõem ao Poder Público o poder-dever de assegurar a continuidade na prestação do serviço de transporte público coletivo, não se admitindo qualquer ameaça de interrupção ou deficiência grave, permitindo, para tanto, a intervenção na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, mediante controle dos meios humanos e materiais, como pessoal, veículos, oficinas, garagens e outros;

Considerando a exigência de a prestação dos serviços públicos ser adequada, atendendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência e segurança, conforme disposto pelo art.6º, caput e §1º, da Lei Nacional das Concessões e Permissões de Serviços Públicos – Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; RESOLVEM:

Art. 1º Fica a DFTRANS autorizada a ocupar temporariamente as garagens mantidas pelas empresas Viação Valmir Amaral Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 37.162.849/0001-71, Rápido Veneza Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 05.405.194/0001-29 e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 01.907.174/0001-03.

§1º Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, fica expressamente proibida:

I - a retirada de qualquer bem ou coisa, a desativação de qualquer sistema e a paralisação das atividades relativas ao Transporte Coletivo de Passageiros.

II - a rescisão de qualquer contrato de prestação de serviços ou de fornecimento de bens, assim como a dispensa de empregado ou colaborador, por iniciativa das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., sem a expressa autorização da DFTrans.

§2º Ficam requisitados todos os bens móveis e os imóveis nos quais se instalam as garagens, todas as ferramentas e maquinarias utilizadas na manutenção dos veículos e os veículos cadastrados no âmbito desta Autarquia, cujo rol se encontra em anexo a este expediente.

§3º Todas as senhas, chaves de acesso, contatos e demais informações de posse da Viação Valmir Amaral Ltda., da Rápido Veneza Ltda. e da Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda. serão transferidas imediata e incondicionalmente à DFTrans, de modo a não paralisar o serviço de transporte público coletivo.

§4º As determinações da Comissão instituída no artigo seguinte deverão ser atendidas pelos parceiros, empregados, colaboradores e contratados das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda. disponibilizando-se, de imediato, pessoal para auxiliar no processo de transferência de conhecimento à Comissão ou a quem ela indicar.

Art. 2º Fica constituída Comissão Executiva de Ocupação Provisória, subordinada diretamente à Diretoria Geral da DFTrans, integrada pelo:

I - Presidente da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB - CARLOS ALBERTO KOCH RIBEIRO;

II - Diretor - Técnico da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB – EDVALDO DE FREITAS DUARTE;

III - Diretor Técnico da DFTrans - RAIMUNDO LÚCIO LIMA E SILVA;

IV - Analista de Transporte Urbano FERNANDO MEISTER VIEIRA DE FARIAS;

V - Analista de Transporte Urbano ADALBERTO ROMERO JUNIOR.

Parágrafo único. O Presidente da TCB exercerá a Coordenação da Comissão Executiva de Ocupação Provisória constituída nos termos deste artigo.

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;

II - assumir, integralmente, a prestação de serviços e as competências atualmente sob a responsabilidade das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda.;

III - gerir, coordenar, fiscalizar e operar integralmente os serviços outrora delegados às empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda.;

IV - autorizar a rescisão contratual de empregados ou de fornecedores;

V - retirar dos estabelecimentos qualquer empregado ou colaborador que não seja aproveitado nos trabalhos;

VI - expedir normas que obrigarão os empregados, colaboradores e contratados.

Art. 4º Fica deferida à Comissão a possibilidade de consulta direta à Assessoria Jurídico Legislativa da DFTrans.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

JOSE WALTER VASQUEZ FILHO
MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, as medidas necessárias a evitar danos expressivos ao erário, mediante economia de recursos a serem utilizados para garantir manutenção e realocação da frota de ônibus das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília), todas empresas integrantes do Grupo Amaral, em condições operacionais, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, bem como à determinação de correção dos registros cadastrais de frota junto ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, eliminando os registros referentes a veículos de propriedade de terceiros, não integrantes do STPC/DF, bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR PROMOTOR DE JUSTIÇA DE DEFESA DO
PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL**

A Associação dos Auditores Fiscais de Transportes do Distrito Federal – ASSEFIT, CNPJ 08.262.218/0001-26, vem, por meio de seu Presidente infra-assinado, à ilustre presença de Vossa Senhoria, com fulcro nos artigos 30, inciso V, e 129, II, 85, da Constituição Federal, combinados com os artigos 335, 336 e 342, da Lei Orgânica do Distrito Federal, oferecer

REPRESENTAÇÃO,

em face de irregularidades detectadas no processo de cadastramento de veículos para utilização na operação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, junto ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, culminando em prováveis danos ao erário.

DOS FATOS

Em 25 de março de 2011, foi editado o Decreto nº 32.815 que dispõe sobre a assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA pelo DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal e tendo presente o disposto na Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, na Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, com a redação dada pela Lei nº 4.494, de 30 de julho de 2010 e no Decreto nº 31.311, DECRETA:

Art. 1º A Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, na qualidade de gestora do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, assumirá integralmente, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação deste Decreto, a prestação dos serviços e o exercício das competências atualmente sob responsabilidade da FÁCIL – Brasília Transporte Integrado.

§1º A DFTRANS, por ato específico, definirá os procedimentos para a gradual transferência das atividades descritas no caput.

§2º Em caso de quaisquer embaraços ao cumprimento das disposições deste Decreto pela FÁCIL, pelas suas subcontratadas ou pelas concessionárias ou permissionárias do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, a DFTRANS, visando à continuidade do serviço público, fica autorizada a adotar as medidas previstas no art. 58, caput, seu inciso V, art. 80, caput e incisos I e II e §§1º e 3º da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, sem prejuízo da aplicação das sanções legais e contratuais cabíveis.

Art. 2º A DFTRANS, no prazo previsto no artigo 1º deste Decreto, especificará em ato próprio os serviços passíveis de delegação a terceiros, excluídos os que impeçam ou limitem, direta ou indiretamente, o exercício das competências do órgão gestor, previstos nos artigos 3º e 4º da Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007.

Art. 3º Permanecem em vigor, no que não conflitar com o disposto neste Decreto, as disposições do Convênio nº 001/2008 até a completa transferência dos serviços de que trata o artigo 1º.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

De fato, ao final do prazo previsto (noventa dias), o Transporte Urbano do Distrito Federal assume a prestação dos serviços e o exercício das competências relacionadas ao funcionamento do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, em especial no que tange ao controle de arrecadação, controle operacional e distribuição de créditos, até então sob responsabilidade da Fácil – Brasília Transporte Integrado, associação sem fins lucrativos dirigida por operadores do STPC/DF.

Dentre as diversas irregularidades identificadas na gestão e funcionamento do SBA, aponta-se para a existência de um rol de veículos autorizados a

operar no STPC/DF diferente daquele existente no órgão gestor – DFTRANS. Ou seja, de acordo com os registros existentes no SBA, havia um quantitativo elevado de veículos que não possuíam registro junto ao Estado e que, portanto, não detinham autorização para uso na operação do STPC/DF, mas que vinham sendo utilizados normalmente nessa atividade, em razão de estarem registrados junto ao banco de dados do SBA.

Vale ressaltar que a prática de utilização em operação de veículos não registrados junto ao órgão gestor, comum até então, além de ilegal acarretava diversos danos ao erário. Por exemplo, durante o processo de aplicação de uma penalidade de multa a ser imposta a um operador (concessionário ou permissionário) do STPC/DF, em razão da prática de infração às disposições legais, relacionada ao uso de veículo nessas condições, decorrente da lavratura de auto de infração, encontrar-se-ia empecilhos para o seu prosseguimento, pois a falta de registro do veículo em questão implicaria em inconsistência do ato gerador (auto de infração).

Criada pela Instrução nº 107/2011 – DFTRANS (DODF nº 117, de 16/06/2011) como Comissão Executiva de Ocupação Provisória e renomeada pela Instrução nº 130/2011 – DFTRANS (DODF nº 142, de 25/07/2011), a Comissão de Gestão do SBA, então formada por três servidores de carreira e um ocupante de cargo em comissão, passou a descontar dos valores a serem repassados aos operadores do STPC/DF as receitas auferidas em razão de operação irregular, tal como a realizada com veículos não registrados junto ao DFTRANS. A título de conhecimento, boa parte dos recursos retidos em razão de operação irregular foi restituída aos operadores posteriormente.

No intuito de evitar a manutenção do desconto no repasse de valores mencionado, os operadores do STPC/DF buscaram ajustar a situação cadastral de suas frotas junto à Autarquia. Dentre esses operadores estavam as empresas Viação Valmir Amaral Ltda. – nome fantasia Viva Brasília, Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. – nome fantasia Rápido Brasília e Rápido Veneza Ltda. – nome fantasia Veneza, todas integrantes do grupo econômico denominado Grupo Amaral.

Somando-se a frota das três empresas, em agosto de 2011, havia 457 (quatrocentos e cinquenta e sete) veículos cadastrados junto ao órgão, sendo 97 (noventa e sete) relacionados à autorização legal e 360 (trezentos e sessenta) à autorização irregular.

Para realização desse processo de ajuste cadastral, as três empresas citadas solicitaram a renovação parcial de suas frotas, apresentando os veículos que já vinham utilizando na operação do STPC/DF, com cadastro junto ao SBA, mas sem registro no DFTRANS, como substitutos de outros veículos ainda com registro ativo,

mas que não eram mais utilizados nessa operação. Entretanto, após a apresentação dessas solicitações, diversos pontos foram levantados pela Diretoria Operacional do órgão como possíveis empecilhos à conclusão do processo (conforme cópias dos processos nºs 0098-003.244/2011 e 0098-003.245/2011 anexas):

- a) vencimento legal das permissões outorgadas às empresas permissionárias;
- b) idade limite de boa parte da frota já ultrapassada;
- c) falta de apresentação de plano de renovação integral das frotas;
- d) possibilidade de solicitação de indenizações, por parte das permissionárias, decorrentes do aporte de capital consistente na substituição dos veículos;
- e) substituição de veículos com status situacional de Excedente de Frota¹;
- f) substituição por veículos registrados em nome de terceiros sem delegação para operação no STPC/DF.

No entanto, apesar dos pontos levantados, a chefia da Assessoria Jurídico-Legislativa do DFTRANS manifesta-se pela autorização para conclusão dos processos, nos moldes solicitados pelos operadores. Comungando desse entendimento, a Diretoria Geral da Autarquia determina a continuidade dos referidos processos.

Alguns meses após o início desses processos de ajustes, a Diretoria Operacional, com base em informações advindas das suas Gerências de Fiscalização e de Vistoria, referentes à falta de condução de veículos para vistoria periódica e ao aumento do quantitativo de penalidades de recolhimento de veículos aplicadas, relativos às empresas do Grupo Amaral, decidiu por deflagrar ações de auditoria fiscal objetivando pressionar tais operadores a corrigir essas falhas, a partir do mês de outubro de 2011.

Porém, após certo tempo, percebeu-se que a situação do Grupo Amaral, especialmente em relação à manutenção dos veículos, não se alterou. Assim,

¹ Os veículos que se encontravam com status situacional de Excedente de Frota faziam parte do grupo que teve seu cadastro reativado em função de autorização concedida pela Diretoria Colegiada do DFTRANS, registrada na 9ª Ata de 18/12/2007. A princípio, os veículos integrantes desse grupo seriam substituídos em virtude de estarem acima da idade permitida para operação no STPC/DF, ou seja, atendendo a um processo de renovação da frota. No entanto, após a mencionada autorização, foram reintegrados ao sistema, gerando, por fim, a inclusão de frota no STPC/DF sem a realização do devido processo licitatório. O procedimento mencionado ainda é objeto de investigação criminal, por parte da Divisão Especial de Repressão aos Crimes contra a Administração Pública, tendo rendido o indiciamento do Governador do DF, do Secretário de Transportes e do Diretor Geral do DFTRANS à época dos fatos (18/12/2007).

considerando a gravidade do problema, a Diretoria Operacional alertou a Diretoria Geral da Autarquia quanto às consequências da questão.

Na tentativa de alcançar uma solução para o problema, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios firma, em 01/06/2012, um Termo de Ajustamento de Conduta com o Grupo Amaral e com DFTRANS, com o objetivo de recuperar a frota de veículos das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília), conforme se depreende da notícia a seguir, retirada do sítio do MPDFT, no link <http://www.mpdft.mp.br/portal/index.php/comunicacao-menu/noticias/noticias-2012/4901-acordo-preve-aporte-de-r-880-mil-por-mes-para-manutencao-da-frota-de-onibus-do-grupo-amaral>:

Acordo prevê aporte de R\$ 880 mil por mês para manutenção da frota de ônibus do Grupo Amaral

Criado em 04 de Junho de 2012, às 16:14



O Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), o Grupo Amaral e o DFTrans assinaram, na última sexta-feira (1), Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o objetivo de recuperar a frota de veículos das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília). O acordo pretende, ainda, melhorar a qualidade dos serviços oferecidos à população e ampliar o número de ônibus em circulação, principalmente na "Saida Norte".

Com o acordo, o Grupo Amaral deverá aportar nas empresas, a partir desta segunda-feira (4) e até o dia 31 de julho, no mínimo, R\$ 220 mil para recuperação, reintegração e operação de 300 veículos, totalizando ao final do prazo 350. "O MP considera o acordo um esforço positivo do DFTrans e do Grupo Amaral para que haja qualidade do serviço na

Saída Norte. A colaboração de ambos foi positiva para a assinatura do TAC", disse o promotor de Justiça Leonardo Bessa.

Depois da data limite (31/7), cada empresa deverá manter, no máximo, 5% da frota alocada para manutenção corretiva, independentemente dos veículos que estarão em manutenção preventiva. Até 30 de dezembro, cada empresa deverá alcançar e manter, no mínimo, 95% de regularidade das viagens programadas. "A minha intenção é cumprir o acordo antes dos prazos estabelecidos e com toda seriedade possível. Eu vou fazer a minha parte", disse Valmir Amaral, proprietário do Grupo.

O DFTrans irá constituir Comissão de Fiscalização e Acompanhamento que terá acesso, de forma ampla e irrestrita, às dependências, documentos, operações, informações gerais e gerenciais que sejam relevantes ao alcance dos objetivos do TAC. O órgão também irá analisar, auditar, fiscalizar e acompanhar a operação das permissionárias que assinaram o acordo.

Em caso de descumprimento do TAC, as empresas pagarão multa no valor de R\$ 15 mil por cada infração a qualquer obrigação ou dever estabelecido no acordo, sem prejuízo de providências tendentes à intervenção ou à assunção dos serviços, com requisição de bens móveis, imóveis, pessoal e contratos vinculados.

Inquérito – No início de 2012, a 2ª Promotoria de Justiça de Defesa do Consumidor (Prodecon) abriu inquérito civil para apurar eventual falta de qualidade nos serviços de transporte coletivo oferecidos pelo Grupo Amaral. Com o TAC foram estabelecidas metas e condições para promover o reequilíbrio na operação das empresas. "O acordo traz solução para o transporte coletivo no DF porque significa a obrigatoriedade de manutenção da frota. A população agradece bastante", disse o promotor de Justiça Leonardo Roscoe Bessa.

O diretor de Controle do Grupo Amaral, Leonardo de Faria e Silva, enfatizou que o TAC é importante porque cria uma regra clara com metas a serem atingidas. "Foi uma conciliação para suprir as deficiências surgidas no decorrer das operações do Eixo Norte com a saída da Cooperativa dos Profissionais Autônomos de Transporte de Samambaia (Coopatram). Estamos fazendo uma logística para retirada rápida de ônibus quebrados para não criar embaraço para a população".

Infelizmente, o devido acompanhamento do cumprimento das metas estabelecidas no TAC não foi realizado pelo DFTRANS e, tão pouco, foi a conduta do Grupo Amaral denunciada ao MPDFT, por parte da Diretoria Geral do órgão.

O que se verificou, entretanto, através de levantamentos realizados pela Auditoria Fiscal de Transportes, foi que o Grupo Amaral estava retirando os veículos registrados para operação no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, alterando sua programação visual, e integrando-os às frotas de suas outras empresas que operam no Serviço de Transporte Interestadual.

Dessa forma, foi deflagrada pela Gerência de Fiscalização do DFTRANS, até então coordenada por auditores fiscais de transportes, ação direcionada à apreensão dos veículos que fossem flagrados nas condições supracitadas, tendo por base, inclusive, o descumprimento, por parte das operadoras em questão, da determinação contida na Instrução nº 38 – DFTRANS, de 8 de fevereiro de 2013.

Tal ação culminou com a decisão do Governo do Distrito Federal de assumir a gestão das três empresas do Grupo Amaral que operavam no STPC/DF, em fevereiro do corrente ano (notícia abaixo), destinando mais de 15 (quinze) milhões de reais para manutenção e realocação da frota em condições operacionais. Estranhamente, apesar da ação de apreensão dos veículos ter sido crucial para a tomada da decisão de assunção da gestão das empresas, a Auditoria Fiscal de Transportes foi alijada de tal processo. Vejamos a matéria retirada do sítio eletrônico do Governo do Distrito Federal, no link <http://www.df.gov.br/noticias/item/5286-gdf-assume-gest%C3%A3o-grupo-amaral.html>:

Segunda, 25 Fevereiro 2013 16:08

Governo assume gestão do Grupo Amaral no DF



Foto: Roberto

Barroso

Medida inédita em Brasília atinge a Rápido Veneza, a Viva Brasília e a Rápido Brasília. O objetivo é garantir transporte público seguro e de qualidade, além de assegurar os direitos trabalhistas dos funcionários das empresas

O Governo do Distrito Federal adotou uma medida inédita na capital federal para assegurar um transporte público coletivo de qualidade. Nesta manhã, o governo assumiu a gestão das empresas de ônibus Rápido Veneza, Viva Brasília e Rápido Brasília, integrantes do Grupo Amaral. Coordenada pelo governador Agnelo Queiroz, a ação foi decretada e publicada no Diário Oficial do DF desta segunda-feira (25). "O objetivo é restabelecer o funcionamento regular de toda a frota, oferecer um transporte público seguro e garantir os direitos trabalhistas dos funcionários dessas empresas", afirmou Agnelo Queiroz.

As três empresas operavam as linhas de São Sebastião, Paranoá, Itapoã, Planaltina, Sobradinho e Plano Piloto. Juntas eram responsáveis pelo atendimento de 2,44 milhões de pessoas por mês. No entanto, o serviço estava deixando a desejar há mais de um ano. Atualmente, apenas 40% da frota estava em circulação, ou seja, dos 446 ônibus registrados no Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), somente 186 estavam nas ruas na sexta-feira (22), quando foi realizada operação pelo órgão. Além disso, foram identificadas outras infrações técnicas. Entre elas, a descaracterização de cinco ônibus que deveriam trafegar apenas no DF, para também atender o Entorno.

***Quebra de acordo** – A medida de assumir a gestão das empresas foi o último recurso adotado pelo GDF, após esgotadas as chances para que o serviço fosse ofertado integralmente. Em julho do ano passado, o Grupo Amaral firmou um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT). No entanto, várias cláusulas foram descumpridas. Entre elas, o aporte de R\$ 880 mil mensais para restabelecer o equilíbrio financeiro das empresas; e a manutenção de 95% das viagens previstas com, no mínimo, 350 veículos nas ruas. Atualmente, apenas cerca de 70% dos itinerários eram cumpridos e menos de 200 ônibus estavam em circulação.*

"Demos todas as chances possíveis, e, ainda assim, comprometeram o transporte público e não cumpriram com o estabelecido no TAC. Por isso foi imperativa a decisão de assumir o controle das empresas para evitar um prejuízo maior a população", destacou Agnelo Queiroz.

De acordo com o vice-governador, Tadeu Filippelli, essa ação é essencial para evitar um futuro colapso no sistema de transporte público. "Isso vai permitir a normalidade na operação dessas três empresas e tranquilizar os funcionários quanto ao pagamento dos salários. Todos eles terão seus postos de trabalho preservados. É um sinal claro da contínua mudança adotada pelo GDF no transporte público", ressaltou Filippelli.

Direitos trabalhistas – Segundo o presidente do Sindicato dos Rodoviários, João Osório da Silva, as empresas funcionavam em situação precária, o que motivou duas paralisações dos empregados. "Eles não estavam depositando FGTS nem INSS, e os salários eram depositados com até 20 dias de atraso. Além disso, não estavam pagando os direitos trabalhistas nas rescisões", alertou João Osório. "Essa medida beneficia não apenas os usuários do transporte, mas também aos trabalhadores das empresas", completou.

Gestão das empresas – A partir de agora, o GDF, por meio da Transportes Coletivos de Brasília (TCB) com o apoio do DFTrans, assumirá a gestão administrativa e financeira das três empresas. Para regularizar o funcionamento e colocar os ônibus parados em circulação, o governo destinou R\$ 15 milhões. Os recursos vão custear despesas emergenciais, como troca de pneus, manutenção de freios, compra de combustível, entre outros. Cerca de R\$ 7,5 milhões já foram remanejados pelo GDF, por meio do DFTrans.

Para o secretário de Transportes, José Walter Vazquez, o momento reflete a transição das antigas práticas para o novo modelo de transporte público coletivo, que está em andamento. "Essa é uma medida para recuperar os ônibus e atender melhor a população, e para isso estamos requisitando os equipamentos das empresas. A ideia é que, entre 10 e 15 dias, já tenhamos um aumento significativo da frota", garantiu Vazquez.

Respaldo legal – O Decreto de Assunção, publicado no DODF desta segunda-feira (25), tem respaldo legal. O documento – que designa a TCB, com o auxílio do DFTrans, como responsável pela gestão das empresas Rápido Brasília, Rápido Veneza e Viva Brasília – é previsto na Lei Orgânica do DF e na Lei de Licitações 8666/1993.

"Agimos agora, de forma firme, com respaldo jurídico, da mesma forma que no início do governo para retomar o controle da bilhetagem eletrônica", lembrou o Agnelo Queiroz.

A medida será adotada pelo tempo que for necessário para assegurar a normalidade do transporte de passageiros nas linhas operadas pelas três empresas, e também para tranquilizar os trabalhadores dessas viações quanto à garantia dos seus postos de trabalho e dos salários em dia.

"Inicialmente, será realizada uma radiografia de todos os documentos encontrados nas empresas. Com base nesses resultados, faremos um planejamento estratégico com a melhor linha de atuação", explicou o presidente da TCB, Carlos Alberto Koch.

Operação – A ação – realizada pelo DFTrans e pela TCB, com o suporte da Polícia Militar do Distrito Federal – para assumir a gestão das três empresas do Grupo Amaral teve início às 7h45, desta segunda-feira (25). Cerca de 50 agentes visitaram, simultaneamente, cinco garagens do Rápido Veneza, Viva Brasília e Rápido Brasília, localizadas em Planaltina, São Sebastião, Paranoá, Sobradinho e no Setor de Oficinas Sul (SOF). Nessa última, onde funciona a central das garagens, a operação contou com a participação do presidente da TCB e do diretor-geral do DFTrans, Marco Antônio Campanella.

Durante a ação, os documentos das empresas que detalhavam as ações dos setores financeiro, administrativo e operacional foram recolhidos pelos agentes do DFTrans. "Fizemos uma requisição de todos os bens móveis e imóveis para garantir um serviço melhor à população atendida por esses ônibus", assegurou Campanella.

"Em uma garagem do grupo no Paranoá, por exemplo, metade da frota estava em manutenção. A empresa reduziu progressivamente o número de ônibus, não obedecendo ao mínimo de carros previsto para atendimento dos passageiros. Estamos nos amparando na lei para fazer essa ação", declarou Agnelo Queiroz.

Uma Comissão Executiva de Ocupação Provisória, formada pelos representantes da TCB e DFTrans, fará o levantamento patrimonial das empresas e assumirá integralmente os serviços. A criação do grupo foi autorizada por decreto, também publicado no DODF desta segunda-feira (25).

Licitação - A operação para assumir a gestão do Grupo Amaral no DF é uma das medidas adotadas pelo GDF para enfrentar os sérios problemas do setor, contrariando os interesses de poderosos grupos econômicos. Pela primeira vez na história da capital federal, está sendo realizada licitação do Sistema de Transporte Público.

"Agiremos sempre, dentro da mais absoluta legalidade, para resguardar os direitos da população do Distrito Federal, em especial o direito ao transporte público de qualidade. É por isso que estamos licitando todo o sistema e fazendo mudanças profundas nessa área", acrescentou o governador. O novo modelo prevê, entre outras mudanças, operação por bacia e não mais por frota, aquisição de ônibus 0km, corredores exclusivos de ônibus e controle dos veículos por GPS.

Das cinco bacias para operação do transporte coletivo que estão sendo licitadas, duas já tiveram resultados homologados e contratos assinados. Isso significa que o GDF não retrocedeu na decisão de modernizar o sistema, mesmo com mais de 120 ações administrativas e judiciais que tentaram parar o processo licitatório.

Mesmo assim, cumprindo com suas obrigações, a Auditoria Fiscal de Transportes deu continuidade às ações de apreensão de veículos registrados para operação no STPC/DF, mas que houvessem sido conduzidos à operação do Serviço de Transporte Interestadual, deixando os veículos apreendidos à disposição dos responsáveis pela assunção da gestão das empresas do Grupo Amaral.

Diante disso, o Grupo Amaral apresentou solicitações para liberação dos veículos apreendidos, sob o argumento de que os proprietários dos referidos veículos não eram operadores do STPC/DF. Cabe ressaltar que da frota do Grupo Amaral cadastrada junto ao DFTRANS, cerca de 150 (cento e cinquenta) veículos estão registrados em nome de terceiros, não permissionários do STPC/DF (levantamento em anexo) e, além disso, tais veículos, em sua maioria, são os mais novos da sua frota. Ou seja, a reintegração desses veículos à frota em operação no STPC/DF, certamente, implicaria em economia para o Estado, reduzindo os custos com a manutenção e recondicionamento da frota.

Paradoxalmente, de forma verbal, a Diretoria Geral do DFTRANS, no início do mês de março do corrente ano, determinou à Gerência de Fiscalização que cessasse às ações de apreensão dos veículos registrados para operação no STPC/DF, mas que houvessem sido conduzidos à operação do Serviço de Transporte Interestadual.

O posicionamento da Diretoria Geral do DFTRANS passa a ficar evidente através da série de condutas, omissivas e comissivas, adotada a partir de 18 de março de 2013, restringindo o exercício das atribuições legais dos cargos dos integrantes da Carreira de Auditoria de Atividades Urbanas do Distrito Federal, Área de Especialização Transportes, situação que é objeto de outra Representação em curso nesta Procuradoria-Geral.

DO DIREITO

A Lei nº 4.011, de 12/09/2007, dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, tratando da questão referente aos veículos como segue:

Seção V

Dos Veículos, Equipamentos e Instalações

Art. 13. Os veículos, equipamentos e instalações necessários à operação do serviço estarão sujeitos a vistoria prévia e periódica e deverão ter seus dados registrados e atualizados na entidade gestora, de acordo com as características e especificações fixadas no termo de delegação e nas normas complementares.

Art. 14. A entidade gestora estabelecerá, em ato próprio, as idades média e máxima da frota a ser utilizada na operação, precedido de estudo técnico, ouvido o Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — CTPC/DF.

Art. 15. A infra-estrutura operacional de responsabilidade dos delegatários deverá ser suficiente e adequada à execução dos serviços.

O Regulamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal — STPC/DF, aprovado pelo Decreto nº 30.584, de 16/07/2009, trata da questão referente à frota da seguinte forma:

Seção V

Dos Veículos, Equipamentos e Instalações

Art. 38. Todos os veículos, equipamentos e instalações necessários à operação do STPC/DF deverão ter seus dados cadastrados e atualizados na Entidade Gestora, de acordo com as características e especificações fixadas no Edital de Licitação, no Contrato de Adesão ou em normas complementares.

§ 1º Poderão ser cadastrados para os serviços do STPC/DF somente veículos apropriados às características das vias públicas do Distrito Federal, que satisfaçam as especificações, normas e padrões técnicos estabelecidos pela Entidade Gestora, e estejam devidamente licenciados no órgão de trânsito do Distrito Federal.

§ 2º Os registros de que trata o “caput” deste artigo somente serão efetuados com base em laudos de vistoria prévia, elaborados de acordo com critérios estabelecidos pela Entidade Gestora em norma complementar, que deverá estabelecer:

I - requisitos e documentação para o licenciamento e o cadastramento;

II - características mecânicas, estruturais e geométricas;

III - arranjo físico interno e capacidade de transporte;

IV - padrão de programação visual e demais características internas e externas;

V - condições de utilização dos espaços interno e externo para publicidade;

VI - letreiros e avisos obrigatórios;

VII - informação aos usuários;

VIII - equipamentos obrigatórios, particularmente os de segurança, os de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida e os relativos ao Sistema de Bilhetagem Automática.

§ 3º Os cadastros deverão ser atualizados mediante vistoria periódica, com vistas à comprovação da manutenção das características e especificações definidas no § 2º deste artigo.

§ 4º O cadastro dos veículos, bem como sua atualização, serão efetuados mediante apresentação dos seguintes documentos:

I - certificado de propriedade; (grifo nosso)

II - documento de licenciamento;

III - certificado ou bilhete de seguro obrigatório;

IV - certificado de vistoria expedido pela Entidade Gestora.

§ 5º A utilização de veículos em teste ou pesquisa de novas tecnologias, combustíveis, materiais e equipamentos deverá ser previamente autorizada e acompanhada pela Entidade Gestora.

Art. 39. A Entidade Gestora estabelecerá, em ato próprio, precedido de estudo técnico, ouvido o Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF, as idades médias e máximas das frotas a serem utilizadas na operação.

Parágrafo único. As idades médias das frotas e máximas dos veículos deverão ser calculadas em meses, levando em consideração a data do primeiro licenciamento do veículo.

Art. 40. Os veículos que atingirem a idade máxima, definida na forma do artigo anterior, deverão ser substituídos por outros novos (zero quilômetro), nas condições e prazos fixados pelo Poder Concedente. (grifo nosso)

Parágrafo único. A substituição do veículo deverá ser procedida até o final do mês de vencimento da sua vida útil.

Art. 41. A manutenção e o abastecimento dos veículos deverão ser feitos em local adequado, não sendo admitida, sob qualquer pretexto, a presença de passageiros em seu interior, durante o procedimento.

Art. 42. Os delegatários, sempre que for exigido, deverão apresentar os seus veículos para vistoria.

Art. 43. A Entidade Gestora emitirá um selo para os veículos aprovados em vistoria.

Parágrafo único. O Selo de Vistoria é documento obrigatório e deverá permanecer no interior dos veículos em operação, em local facilmente visível.

Art. 44. Os veículos em operação deverão ser mantidos em perfeito estado de funcionamento, conservação e asseio.

Art. 45. Os delegatários deverão retirar de circulação, para manutenção, os veículos cujos defeitos comprometam a segurança e o bem-estar dos usuários, dos operadores e de terceiros.

§ 1º O afastamento de veículos do serviço para fins de manutenção deverá observar os seguintes prazos e condições:

I - para um prazo de afastamento inferior a 60 (sessenta) dias não será exigida a substituição do veículo;

II - para os afastamentos que requeiram prazo superior a 60 (sessenta) dias, será exigida a substituição definitiva por outro veículo, nos termos do artigo 40 deste Regulamento.

§ 2º Os veículos que não mais apresentarem condições de atender aos serviços, de acordo com laudo de vistoria, terão seus registros cancelados e serão imediatamente retirados da operação, devendo ser substituídos no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 46. Em caso de acidente que impeça a circulação normal do veículo, o delegatário, depois de reparadas as avarias e antes de colocar o veículo novamente em operação, deverá submetê-lo a vistoria especial, como condição imprescindível para o seu retorno à operação.

Art. 47. A substituição de veículo dar-se-á mediante:

I - apresentação do novo veículo, devidamente aprovado em vistoria, e da documentação pertinente;

II - apresentação do veículo a ser substituído, para comprovação da descaracterização da programação visual, retirada dos lacres de roleta, retirada do validador e recolhimento do selo de vistoria;

III - descadastramento do veículo substituído, emissão da comunicação ao órgão de trânsito para retorno do veículo à categoria particular, e cadastramento do novo veículo.

Art. 48. Os veículos só poderão operar nos tipos de linha ou serviço em que se encontrem registrados, salvo prévia e expressa autorização da Entidade Gestora.

Art. 49. A cessão ou transferência de veículo do STPC/DF entre delegatários será permitida somente com prévia e expressa autorização da Entidade Gestora, e será, obrigatoriamente, formalizada mediante instrumento contratual próprio firmado entre as partes envolvidas. (grifo nosso)

Art. 50. A substituição dos equipamentos de controle de passageiros transportados, de quilometragem percorrida ou do Sistema de Bilhetagem Automática somente poderá ser feita sob a supervisão da Entidade Gestora, que promoverá a troca dos lacres, quando for o caso.

Art. 51. É vedada a afixação nos veículos:

I - de peças de publicidade paga, na parte interna ou externa dos ônibus, sem prévia autorização da Entidade Gestora;

II - de peças de publicidade contendo artifícios que possam induzir o público a erro sobre as verdadeiras características de linha, itinerário, paradas e preço de passagens;

III - de avisos, cartazes e assemelhados, que não aqueles originados na Entidade Gestora, com a finalidade de transmitir aos usuários informações de interesse do STPC/DF;

IV - de mensagem publicitária que:

a) tenha natureza político-partidária ou religiosa;

b) atente contra a moral, os bons costumes e a dignidade da pessoa ou da família;

c) promova a discriminação, o preconceito ou qualquer atitude negativa com relação a religião, a raça, a etnia ou nacionalidade, a pessoas, ou a grupos sociais;

d) promova o uso de armas e munição;

e) induza as pessoas ao tabagismo ou ao consumo de bebidas alcoólicas e de substâncias que causem dependência psíquica ou fisiológica.

Parágrafo único. A Entidade Gestora, no atendimento ao interesse público, poderá determinar a afixação, no interior dos veículos, de qualquer aviso de utilidade pública.

Art. 52. A Entidade Gestora poderá a qualquer tempo, exigir o uso de combustível alternativo e de equipamentos antipoluentes, de segurança, e de controle de movimentação de passageiros e de quilometragem percorrida, e outros julgados necessários, em forma e condições a serem definidas.

Art. 53. A infra-estrutura operacional deverá ser suficiente e adequada à execução dos serviços.

Parágrafo único. Integram a infra-estrutura operacional de que trata este artigo as instalações e os equipamentos operados pelo Poder Público, e aqueles definidos no Edital de Licitação, no Contrato de Adesão ou em normas complementares.

Art. 54. A manutenção dos veículos, instalações e equipamentos de propriedade ou posse dos delegatários e vinculados à prestação do serviço é da exclusiva responsabilidade dos mesmos e deverá ser efetuada obedecendo às instruções e recomendações do fabricante e às normas estabelecidas pela Entidade Gestora.

Art. 55. A operação de terminais e estações, bem como o funcionamento das atividades decorrentes da prestação deste serviço, será regulada por normas específicas definidas pela Entidade Gestora.

No que tange à questão da retirada de veículos do Grupo Amaral para operação no Serviço de Transporte Interestadual trata a Instrução nº 38 – DFTRANS, de 8 de fevereiro de 2013, como segue:

**TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
INSTRUÇÃO Nº 38, DE 8 DE FEVEREIRO DE 2013**

O DIRETOR GERAL DA TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS E REGIMENTAIS, EM ESPECIAL O ARTIGO 7, DO REGIMENTO INTERNO DESTA AUTARQUIA, APROVADO PELO DECRETO Nº 27.660, DE 24 DE JANEIRO DE 2007, E MAIS O SEGUINTE.

Considerando que é dever do Estado garantir a continuidade dos serviços públicos essenciais, entre os quais se inclui o serviço de Transporte Público Coletivo
Considerando que existem notícias de que ônibus das empresas Rápido Veneza Ltda, Rápido Brasília Ltda., e Viva Brasília Ltda., todas permissionárias no transporte público do Distrito Federal estão sendo retirados para outra unidade da Federação.
Considerando que os bens utilizados em permissões e remunerados tarifas se vinculam à atividade e somente podem ser delas afastados mediante autorização administrativa.
Considerando que os risco de interrupção a interrupção dos serviços transporte público ofende o livre exercício de locomoção, RESOLVE:

Art. 1º Requisitar administrativamente os veículos de propriedade das empresas Rápido Veneza Ltda, Rápido Brasília Ltda. e Viva Brasília Ltda, cadastrados nesta Autarquia, descritos na tabela em anexo, constituindo as empresas depositárias dos veículos até ulterior decisão.

Parágrafo único. Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, fica expressamente proibida:

I - a retirada os veículos do território do Distrito federal.

II – a retirada ou substituição de quaisquer peças ou equipamentos que guarneçam esses veículos.

Art. 2º Neste ato são designados os servidores integrantes da Comissão de Acompanhamento do Termo de Ajustamento de Conduta para os atos executivos e de fiscalização necessários ao cumprimento desta decisão.

Art. 3º Os efeitos desta Instrução se darão a partir do dia 7 de fevereiro de 2013.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

MARCO ANTONIO CAMPANELLA

Para a assunção da prestação dos serviços prestados pelas empresas do Grupo Amaral, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, dispôs o Decreto nº 34.163, de 22/02/2013:

DECRETO Nº 34.163, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2013.

Dispõe sobre a assunção da prestação dos serviços de transporte público coletivo delegada e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 100, incisos IV, VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, bem como tendo em vista o art.336 e o art. 341, parágrafo único, ambos da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º Ficam revogadas as permissões outorgadas, bem como as autorizações precárias ou excepcionais para a prestação de serviços de transporte público coletivo, decorrentes do disposto no art. 1º do Decreto nº 33.556, de 1º de março de 2012, às seguintes empresas:

I - Viação Valmir Amaral Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 37.162.849/0001-71;

II - Rápido Veneza Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 05.405.194/0001-29;

III - Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 01.907.174/0001-03.

Art. 2º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS assumirão imediatamente os serviços de transporte público coletivo delegados de que trata o artigo anterior.

§1º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS ficam autorizadas, mediante ato conjunto dos seus titulares, 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.

§2º A Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, por intermédio do seu Diretor Geral, poderá requisitar, diretamente ao Secretário de Estado de Segurança Pública, à Polícia Militar do Distrito Federal, ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, à Polícia Civil do Distrito Federal e ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal o apoio necessário para efetivação de qualquer medida atinente à ocupação provisória de que trata o parágrafo anterior, inclusive para a escolta pessoal dos servidores envolvidos na operação.

§3º A requisição de que trata o parágrafo anterior terá precedência sobre qualquer outra, devendo ser colocados à disposição da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS os meios e pessoal necessários na forma em que requisitados.

§4º O Secretário de Estado de Transportes e o Diretor Geral da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS designarão comissão constituída por servidores públicos ocupantes de cargos efetivos ou em comissão, ou, ainda, empregados públicos, para assumir a gestão do serviço de que trata o presente Decreto, estipulando suas atribuições.

§5º A Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS poderá celebrar cooperação técnica com a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB, para a consecução dos objetivos da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

§6º Fica declarada a situação de emergência para as operações decorrentes da assunção determinada por este Decreto.

Art. 3º Os valores tarifários arrecadados, quando da ocupação provisória, serão depositados em conta bancária específica, aberta pela Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, e serão empregados exclusivamente no custeio das operações decorrentes da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

Art. 4º Fica autorizada a Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS a utilização da receita arrecadada na operação dos serviços de transporte público coletivo de que trata este Decreto.

Parágrafo único. As despesas que não forem cobertas com a receita de que trata o caput deste artigo serão suportadas com dotação orçamentária da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 22 de fevereiro de 2013.
125º da República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

Ainda, sobre o mesmo tema, trata a Portaria Conjunta nº 03, de 22 de fevereiro de 2013:

PORTARIA CONJUNTA Nº 03, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2013.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTES E O DIRETOR GERAL DA TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES LEGAIS E REGIMENTAIS.

Considerando a essencialidade atribuída ao serviço público de transporte público coletivo, conforme dispõe o art. 30, inciso V, da Constituição Federal de 1988 e o art.335, § 1º, da Lei Orgânica do Distrito Federal;

Considerando que os Artigos 341 e 342 da Lei Orgânica do Distrito Federal que impõem ao Poder Público o poder-dever de assegurar a continuidade na prestação do serviço de transporte público coletivo, não se admitindo qualquer ameaça de interrupção ou deficiência grave, permitindo, para tanto, a intervenção na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, mediante controle dos meios humanos e materiais, como pessoal, veículos, oficinas, garagens e outros;

Considerando a exigência de a prestação dos serviços públicos ser adequada, atendendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência e segurança, conforme disposto pelo art.6º, caput e §1º, da Lei Nacional das Concessões e Permissões de Serviços Públicos – Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; RESOLVEM:

Art. 1º Fica a DFTRANS autorizada a ocupar temporariamente as garagens mantidas pelas empresas Viação Valmir Amaral Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 37.162.849/0001-71, Rápido Veneza Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 05.405.194/0001-29 e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 01.907.174/0001-03.

§1º Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, fica expressamente proibida:

I - a retirada de qualquer bem ou coisa, a desativação de qualquer sistema e a paralisação das atividades relativas ao Transporte Coletivo de Passageiros.

II - a rescisão de qualquer contrato de prestação de serviços ou de fornecimento de bens, assim como a dispensa de empregado ou colaborador, por iniciativa das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., sem a expressa autorização da DFTrans.

§2º Ficam requisitados todos os bens móveis e os imóveis nos quais se instalam as garagens, todas as ferramentas e maquinarias utilizadas na manutenção dos veículos e os veículos cadastrados no âmbito desta Autarquia, cujo rol se encontra em anexo a este expediente.

§3º Todas as senhas, chaves de acesso, contatos e demais informações de posse da Viação Valmir Amaral Ltda., da Rápido Veneza Ltda. e da Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda. serão transferidas imediata e incondicionalmente à DFTrans, de modo a não paralisar o serviço de transporte público coletivo.

§4º As determinações da Comissão instituída no artigo seguinte deverão ser atendidas pelos parceiros, empregados, colaboradores e contratados das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda. disponibilizando-se, de imediato, pessoal para auxiliar no processo de transferência de conhecimento à Comissão ou a quem ela indicar.

Art. 2º Fica constituída Comissão Executiva de Ocupação Provisória, subordinada diretamente à Diretoria Geral da DFTrans, integrada pelo:

I - Presidente da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB – CARLOS ALBERTO KOCH RIBEIRO;

II - Diretor - Técnico da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. – TCB – EDVALDO DE FREITAS DUARTE;

III - Diretor Técnico da DFTrans - RAIMUNDO LÚCIO LIMA E SILVA;

IV - Analista de Transporte Urbano FERNANDO MEISTER VIEIRA DE FARIAS;

V - Analista de Transporte Urbano ADALBERTO ROMERO JUNIOR.

Parágrafo único. O Presidente da TCB exercerá a Coordenação da Comissão Executiva de Ocupação Provisória constituída nos termos deste artigo.

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;

II - assumir, integralmente, a prestação de serviços e as competências atualmente sob a responsabilidade das empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. E Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda.;

III - gerir, coordenar, fiscalizar e operar integralmente os serviços outrora delegados às empresas Viação Valmir Amaral Ltda., Rápido Veneza Ltda. e Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda.;

IV - autorizar a rescisão contratual de empregados ou de fornecedores;

V - retirar dos estabelecimentos qualquer empregado ou colaborador que não seja aproveitado nos trabalhos;

VI - expedir normas que obrigarão os empregados, colaboradores e contratados.

Art. 4º Fica deferida à Comissão a possibilidade de consulta direta à Assessoria Jurídica Legislativa da DFTrans.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

JOSÉ WALTER VASQUEZ FILHO
MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

DO PEDIDO

Por todo o exposto, requer sejam adotadas, por esse órgão de fiscalização, as medidas necessárias a evitar danos expressivos ao erário, mediante economia de recursos a serem utilizados para garantir manutenção e realocação da frota de ônibus das empresas Rápido Veneza Ltda., Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Viação Valmir Amaral Ltda. (Viva Brasília), todas empresas integrantes do Grupo Amaral, em condições operacionais, junto ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, bem como à determinação de correção dos registros cadastrais de frota junto ao Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, eliminando os registros referentes a veículos de propriedade de terceiros, não integrantes do STPC/DF, bem como a apuração dos possíveis ilícitos praticados, por ação ou omissão dos responsáveis que, direta indiretamente, tenham sido causadores de possíveis danos ao erário e à credibilidade no funcionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Brasília-DF, 07 de junho de 2013

Ricardo Leite de Assis
Presidente