

Excelentíssimo Senhor Ministro Presidente Luís Roberto Barroso do Excelso  
Supremo Tribunal Federal

Processo nº

**O PARTIDO DA SOCIAL DEMOCRACIA BRASILEIRA - PSDB**, partido político devidamente registrado perante o Tribunal Superior Eleitoral, inscrito regularmente no CNPJ sob o nº 03.653.474/0001-20, com sede no SGAS, Quadra 607, Edifício Metrópolis, Cobertura 02, Brasília, Distrito Federal, CEP: 70.200-670, vem a Vossa Excelência, por seus procuradores, com fulcro no artigo 102, § 1º, da Constituição Federal e no artigo 1º da Lei número 9.882/1999, propor a presente

**ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL  
C/C PEDIDO LIMINAR**

em face do Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, bem como em face do Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Distrito Federal, o que faz com base nos fatos e fundamentos jurídicos aduzidos.

## **1. DA LEGITIMIDADE ATIVA DOS PARTIDOS POLÍTICOS**

Cumpra inicialmente salientar que a Lei nº 9.882/1999, que dispõe sobre o processo e julgamento da arguição de descumprimento de preceito fundamental, estabelece como capacitados para propositura da arguição todos os legitimados para propor ação direta de inconstitucionalidade elencados no artigo 103 da Constituição Federal.

A título elucidativo, cumpre ao partido ora Requerente salientar que o artigo 2º da já citada Lei 9.882/1999 assim dispõe:

Art. 2º Podem propor arguição de descumprimento de preceito fundamental:

I – os legitimados para a ação direta de inconstitucionalidade.

O Partido da Social Democracia Brasileira, ora Requerente, é uma agremiação política com notória atuação no Congresso Nacional, possuindo em sua bancada diversos deputados federais e senadores, sendo, inclusive, consoante estabelece o artigo 103, VIII, da Constituição Federal, um dos legitimados para propor eventuais ações diretas de inconstitucionalidade, fato que denota a sua representatividade.

Diante disso, considerando o registro do partido ora Requerente perante o colendo Tribunal Superior Eleitoral e a sua representação no Congresso Nacional, afigura-se inquestionável a sua legitimidade para propor a presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental.

## **2. SÍNTESE DOS FATOS**

Não obstante a patente legitimidade do partido ora Requerente para propor a presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, cumpre desde já esclarecer que a presente ADPF trata de tema extremamente

relevante, uma vez que visa impor o respeito aos preceitos constitucionais da autonomia federativa e também da modicidade tarifária.

Ao determinar que, nas passagens de ônibus, a partir do mês de fevereiro do presente ano de 2024, haverá um acréscimo de 10% no reajuste tarifário referente ao período de dezembro do ano de 2022 a dezembro do ano de 2023, o Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno, que envolve os estados de Goiás e Minas Gerais, por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, viola o preceito da modicidade tarifária.

Além disso, no que tange ao Convênio 001/2020, firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal, as competências atribuídas ao citado Convênio são exclusivas da União, sendo delegadas por lei à ANTT, razão pela qual não poderiam ser transferidas ao Distrito Federal por meio de simples ajuste interfederativo, fato que viola o princípio da autonomia federativa.

Com efeito, um aumento nas tarifas de ônibus afeta desproporcionalmente os usuários de baixa renda, que dependem do transporte público como sua principal forma de locomoção. Para essas pessoas, mesmo um pequeno aumento pode representar uma significativa pressão financeira.

Adicionalmente, o aumento de tarifas ao argumento de se tratar de transporte interestadual, merece melhor análise no que tange ao conceito sobre

transporte interestadual, o qual reclama reflexão desse Pretório Excelso, haja vista a questão ora posta tratar efetivamente de transporte interestadual semiurbano.

Diz-se isso pelo fato de que, conforme conceituado pela própria ANTT<sup>1</sup>, trata-se de “Serviço de transporte público coletivo prestado aos passageiros com ônibus de características urbanas, entre localidades/cidades próximas situadas em:

- Estados/Unidades da Federação diferentes: Transporte Interestadual;
- Países diferentes: Transporte Internacional.”

Confere-se, com isso, que efetivamente o chamado transporte interestadual semiurbano é na verdade um “transporte público coletivo”, tal qual aquele prestado na área urbana de uma cidade.

Impende salientar, também, o fato de estudos datados do ano de 2021 apontavam que o transporte público no Distrito Federal e seu entorno possuía incríveis 425 linhas de transporte coletivo semiurbano, de acordo com a Companhia de Planejamento do Distrito Federal<sup>2</sup> à época.

Deveras, o referido estudo apontava, já em 2021, que do total de 473 linhas de transporte interestadual semiurbano existentes no Brasil, 89,85% operam entre Distrito Federal e Goiás.

No Brasil, existem 473 linhas de transporte interestadual semiurbano com autorização, permissões e delegações concedidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), onde 89,85% delas operam no Transporte Semiurbano entre Distrito Federal e Goiás, ou seja, 425 linhas, divididas em oito (8) empresas de transporte, garantem a mobilidade em

<sup>1</sup> <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transporte-interestadual-semiurbano>

<sup>2</sup> <https://www.codeplan.df.gov.br/contextualizacao-do-transporte-interestadual-semiurbano/#:~:text=J%C3%A1%20o%20Servi%C3%A7o%20de%20transporte,possuam%20caracter%C3%ADsticas%20de%20transporte%20urbano.>

municípios que compõem a Área Metropolitana de Brasília (AMB). Os outros 10,15%, equivale a 48 linhas, fragmentadas em 16 empresas.

Esse número mostra nossa atipicidade nesse deslocamento pendular de maior distância. Dessas linhas, operadas por oito empresas, nenhuma delas foi feita com concessão, são contratos precários em termos jurídicos, feitos por autorização especial, permissões”, afirmou a diretora de estudos urbanos e ambientais, Renata Florentino.

Além disso, o transporte público acessível é crucial para garantir que todos tenham acesso a oportunidades de trabalho, educação e serviços básicos, razão pela qual o aumento de tarifas pode limitar o caminho dessas pessoas a inúmeras oportunidades, dificultando a mobilidade social e econômica.

O estudo anteriormente citado, o “principal motivo da viagem interestadual semiurbana de passageiros é estudo e trabalho. Na Área Metropolitana de Brasília, do público que demanda o serviço, cerca de 50,49% é do sexo feminino e 49,41% masculino. Se tratando de escolaridade 30,98% possui ensino médio completo e apenas 7,31% superior completo. A análise também aponta que apenas 17,9% da população dos municípios da Periferia Metropolitana de Brasília utilizam serviços de saúde no DF”.

Ora, o transporte público coletivo que atende o entorno do Distrito Federal, ainda que denominado transporte interestadual semiurbano, destina-se efetivamente a transportar a imensa maioria de mulheres e o uso é basicamente para a população mais carente se locomover para o trabalho, escola e serviços de saúde no DF.

Portanto, o aumento previsto no Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial, além de ratificar as irregularidades

inseridas no Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Distrito Federal, afetará de sobremaneira os preceitos da autonomia federativa e da modicidade tarifária.

Em síntese, essa é a contextualização dos fatos que ensejaram na apresentação da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental.

### **3. DOS PRECEITOS FUNDAMENTAIS VIOLADOS**

Superado o introito fático, cumpre ao partido político Requerente salientar que, no caso dos presentes autos, os princípios da autonomia federativa e da modicidade tarifária restaram violados.

A jurisprudência desse excelso Supremo é consolidada quanto ao cabimento de ADPF para impugnação de pronunciamento judicial que venha a implicar violação de preceito fundamental, de modo a possibilitar a solução de questão constitucional de forma ampla, geral e irrestrita e a produção de efeitos erga omnes (ADPF 620 MC-REF, Ministro Roberto Barroso, DJe de 11 de março de 2021; ADPF 556, Ministra Cármen Lúcia, DJe de 6 de março de 2020; ADPF 387, Ministro Gilmar Mendes, DJe de 25 de outubro de 2017; ADPF 275, Ministro Alexandre de Moraes, DJe de 27 de junho de 2019 e ADPF 54, Ministro Marco Aurélio, DJe de 30 de abril de 2013).

De igual maneira, cabe ao excelso Supremo Tribunal Federal exercer um juízo de admissibilidade discricionário para utilização da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental com o fito de dar efetividade aos princípios e direitos fundamentais, levando-se em conta o interesse público e a ausência de outros mecanismos jurisdicionais efetivos.

Segundo ensina o Ministro Alexandre de Moraes, a “discricionariedade concedida ao Supremo Tribunal Federal, decorre do fato de que toda Corte que exerce a jurisdição constitucional não é somente um órgão judiciário comum, mas sim órgão político diretivo das condutas estatais, na medida que interpreta o significado dos preceitos constitucionais, vinculando todas as condutas dos demais órgãos estatais e como tal deve priorizar os casos de relevante interesse público” (MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. São Paulo: Atlas, 2001, pag. 634).

Dito isso, ao determinar que, nas passagens de ônibus, a partir do mês de fevereiro do presente ano de 2024, haverá um acréscimo de 10% no reajuste tarifário referente ao período de dezembro do ano de 2022 a dezembro do ano de 2023, o Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Tagatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, viola o preceito da modicidade tarifária.

A concepção de prestação de serviço público está ligada à satisfação do interesse público, ou seja, das necessidades da coletividade como um todo, razão pela qual a ideia defendida por alguns doutrinadores, de aplicação do princípio da gratuidade do serviço público, hodiernamente está superada.

Certo é que para possibilitar a própria manutenção de alguns serviços públicos, importante se faz a cobrança de tarifas, sob pena de inviabilizar a sua execução, uma vez que o Estado não é detentor de recursos ilimitados.

Sendo assim, o próprio ordenamento jurídico vigente instituiu o princípio da modicidade das tarifas, o qual exige a cobrança de menores tarifas possíveis. Eis o ensinamento de Fernanda Marinela (MARINELA, Fernanda. Manual de direito administrativo. São Paulo: Juspodium, 2007, p. 441):

Esse princípio decorre de um raciocínio simples: o Brasil é um país relativamente pobre, tendo o serviço público que atingir e satisfazer os diversos grupos sociais na persecução do bem comum. Sendo assim, quando esse serviço depender de uma cobrança, ela deve ser condizente com as possibilidades econômicas do povo brasileiro, ou seja, a mais baixa possível.

A importância deste princípio também foi enfatizada por Celso Antônio Bandeira de Mello (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo, São Paulo: Malheiros, 2010, p. 744), ao afirmar que “tal modicidade, registre-se, é um dos mais relevantes direitos do usuário, pois, se for desrespeitada, o próprio serviço terminará por ser inconstitucionalmente sonegado”.

É de reconhecer, portanto, que a aplicação da modicidade tarifária deve ser visualizada sob o contexto da necessidade da cobrança para prestação de alguns serviços públicos pelo Estado e do outro lado, da obrigação deste garantir acesso ao serviço à coletividade como um todo, de forma isonômica, com continuidade, mediante a cobrança de tarifa módica, de modo a assegurar ao indivíduo o direito de acesso ao serviço público.

Sob este prisma é que a ora Requerente defende a aplicação do princípio da modicidade tarifária como direito subjetivo do usuário do serviço público e como instrumento de efetivação dos demais princípios que regem este serviço, principalmente, o da sua continuidade.

Portanto, como já mencionado na presente peça, um aumento nas tarifas de ônibus afeta desproporcionalmente os usuários de baixa renda, que dependem do transporte público como sua principal forma de locomoção. Para

essas pessoas, mesmo um pequeno aumento pode representar uma significativa pressão financeira.

Além disso, também como já restou salientado, o transporte público acessível é crucial para garantir que todos tenham acesso a oportunidades de trabalho, educação e serviços básicos, razão pela qual o aumento de tarifas pode limitar o acesso dessas pessoas a inúmeras oportunidades, dificultando a mobilidade social e econômica.

Some-se a isso que o transporte público no Distrito Federal e seu entorno está entre os mais caros do país e é constantemente criticado pela sua ineficiência, não entregando ao usuário a qualidade mínima para cobrar tarifas tão elevadas.

O alto custo de passagens de ônibus associado a um serviço de baixa qualidade não apenas tornaria as viagens mais estressantes, mas também causaria um impacto negativo na economia local devido a atrasos no transporte de pessoas, mercadorias e serviços.

Portanto, o aumento previsto no Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial, além de ratificar as irregularidades inseridas no Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal, afetará de sobremaneira os preceitos da autonomia federativa e da modicidade tarifária.

Além disso, no que tange ao Convênio 001/2020, firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Distrito Federal, as competências atribuídas ao citado Convênio são exclusivas da União, sendo

delegadas por lei à ANTT, razão pela qual não poderiam ser transferidas ao Distrito Federal por meio de simples ajuste interfederativo, fato que viola o princípio da autonomia federativa.

Nesse contexto, o Convênio 001/2020 está em desconformidade com a tese fixada na ADI 4.338/DF que, por sua vez, declarou a inconstitucionalidade da Lei Distrital número 4.112/2008 que invadia a competência federal cujo interesse extravasa os limites do Distrito Federal.

Apenas a título elucidativo, cumpre ao partido ora Requerente destacar que a ementa do julgado da ADI 4.338 assim estabelece:

ACÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ARTS. 2º E 3º, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI Nº 4.112/2008 DO DISTRITO FEDERAL. SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. INTERRUPÇÃO OU NÃO CONCLUSÃO DA VIAGEM. RESSARCIMENTO DE TARIFA AOS USUÁRIOS. EXTENSÃO AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE O DISTRITO FEDERAL E A REGIÃO DO ENTORNO. TRANSPORTE INTERESTADUAL. USURPAÇÃO DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRANSPORTES. AFRONTA AOS ARTS. 1º, 21, XII, “E”, 22, XI, E 178 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRESUNÇÃO ABSOLUTA DE VERACIDADE DA DENÚNCIA DE INFRAÇÃO REALIZADA PELO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO. VINCULAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO À IMPOSIÇÃO DA SANÇÃO CORRESPONDENTE. INOBSERVÂNCIA DO CONTRADITÓRIO, DA AMPLA DEFESA E DO DEVIDO PROCESSO LEGAL. OFENSA AO ART. 5º, LIV E LV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRECEDENTES.

1. A teor dos arts. 21, XII, “e”, 22, XI, e 178 da Constituição da República, compete privativamente à União, porque titular da exploração do serviço – ainda que por delegação, mediante autorização, concessão ou permissão – legislar sobre transporte interestadual de passageiros.

2. Ao estender a aplicação do direito distrital ao transporte de passageiros realizado entre o Distrito Federal e a região do Entorno, transcendendo os limites territoriais do ente

federado, o art. 2º da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal invade a competência da União para explorar e regular o transporte interestadual de passageiros, ainda que de feição urbana. Precedentes.

3. A imposição, pelo Estado, de penalidade de qualquer natureza, inclusive na esfera administrativa, subordina-se à observância do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal (art. 5º, LIV e LV, da Constituição da República), pena de nulidade do ato administrativo sancionador. Precedente.

4. Ao instituir hipótese de presunção legal absoluta quanto à veracidade do fato alegado em denúncia de infração realizada por usuário do serviço de transporte público coletivo, o art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal inviabiliza o contraditório e impede o exercício do direito de defesa na esfera administrativa, mostrando-se incompatível com o devido processo legal tanto no aspecto formal quanto na sua dimensão substantiva.

Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente (ADI 4338, Relatora Ministra Rosa Weber, publicado no DJ do dia 09/09/2019).

Na linha de entendimento do precedente acima transcrito, resta claro que o citado Convênio 001/2020 também agride frontalmente os artigos 21, IX, 43 e 48, VI, da Constituição Federal, bem como afronta a Lei Complementar número 94/98 que, por sua vez, criou a RIDE/DF (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno).

Conforme se depreende do Decreto nº 7.469/2001, responsável por regulamentar a Lei Complementar número 94/98, a atuação na RIDE/DF deve ser diligenciada de forma coordenada e harmônica pelos entes federativos envolvidos (DF, GO e MG), inclusive no que diz respeito aos serviços públicos comuns a exemplo do transporte interestadual.

Resta violada, portanto, a autonomia federativa dos demais entes federativos envolvidos, uma vez que o Distrito Federal e a ANTT optaram por

excluir os estados de Goiás e Minas Gerais da gestão de serviços públicos que são dos seus interesses.

Os argumentos até aqui explicitados evidenciam a elevada controvérsia jurídica atinente a higidez do pacto federativo, o que se afigura suficiente para propiciar o processamento da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, uma vez que resta violado o preceito da autonomia federativa.

Portanto, necessária a declaração de irregularidade do Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, bem como do Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal.

#### **4. DA INEXISTÊNCIA DE OUTRO MEIO EFICAZ DE EVITAR A LESÃO DENUNCIADA**

No caso dos autos, o partido político ora Requerente não dispõe de meio processual idôneo capaz de afastar, de maneira efetiva e real, a situação de lesividade ora denunciada.

Isso porque não dispõe de uma ferramenta alheia a presente ADPF para representar os interesses de seus filiados e trabalhar para implementar políticas

que atendam às necessidades da população, sobretudo da camada populacional mais carente.

É dever dos partidos políticos que detêm representação no legislativo propiciar a defesa políticas públicas que promovam o bem-estar social, protejam os direitos dos cidadãos e abordem problemas emergentes como por exemplo o aumento na tarifa de ônibus.

E não há de se falar que o artigo 4º da Lei número 9.882, de 03/12/99, veda expressamente o ajuizamento da ADPF “quando houver qualquer outro meio eficaz de sanar a lesividade”, uma vez que a ação de controle abstrato de constitucionalidade somente pode ser ajuizada se não existir outro instrumento processual previsto no ordenamento jurídico que possa sanar, de modo pronto e eficaz, a situação de ameaça ou lesão a preceito fundamental.

Isso porque a presente ADPF supera o requisito da subsidiariedade previsto no artigo 4º, §1º, da Lei nº 9.882/1999, uma vez que a regra da subsidiariedade da arguição de preceito fundamental deve ser interpretada como uma restrição ao cabimento dessa medida quando possível o ajuizamento de outras ações constitucionais aptas a solver a controvérsia na mesma extensão e com iguais efeitos.

Não caberá Arguição de Preceito Fundamental quando for possível intentar ação direta de constitucionalidade, inconstitucionalidade, inconstitucionalidade por omissão ou outra ação judicial eficaz para sanar a lesividade nas mesmas condições das ações objetivas, o que não é o caso dos autos.

Sobre essa temática, a melhor doutrina sempre sustentou que a relação de subsidiariedade está circunscrita à possibilidade de ajuizamento das ações que possuem a mesma natureza da arguição de descumprimento de preceito

fundamental, posto que só elas são aptas para solver a controvérsia constitucional de forma ampla e imediata.

É essa a precisa lição doutrinária do Ministro Gilmar Ferreira Mendes (MENDES, Gilmar Ferreira. Arguição de descumprimento de preceito fundamental: comentários à Lei n. 9.882, de 3.12.1999. 2ª ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p.183):

Assim, tendo em vista o caráter acentuadamente objetivo da arguição de descumprimento, o juízo de subsidiariedade há de ter em vista, especialmente, os demais processos objetivos já consolidados no sistema constitucional.

Nesse caso, cabível a ação direta de inconstitucionalidade ou de constitucionalidade, não será admissível a arguição de descumprimento. Em sentido contrário, não sendo admitida a utilização de ações diretas de constitucionalidade ou de inconstitucionalidade – isto é, não se verificando a existência de meio apto para solver a controvérsia constitucional relevante de forma ampla, geral e imediata – há de se entender possível a utilização da arguição de descumprimento de preceito fundamental.

Além disso, diversos são os precedentes dessa excelso Supremo Tribunal Federal no sentido de que a Arguição de Descumprimento será cabível sempre que inexistir outro meio idôneo e apto a sanar, com real efetividade, o estado de lesividade causado pelo ato atacado, consoante se lê, ilustrativamente, no aresto proferido na ADPF 620, de relatoria do Ministro Luís Roberto Barroso.

A título elucidativo, assim estabelece a ementa do aresto proferido na ADPF 620:

DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO.  
ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO  
FUNDAMENTAL. BLOQUEIOS JUDICIAIS DE VALORES  
VINCULADOS A CONVÊNIO CELEBRADO ENTRE  
ESTADO-MEMBRO E A UNIÃO.

1. Arguição proposta pelo Governador do Estado do Rio Grande do Norte contra decisões judiciais que determinaram o bloqueio de verbas públicas vinculadas à implementação de tecnologia de acesso à água e à construção de barragem, objeto do Convênio nº 046/2012 – SICONV 775967/2012 e do Termo de Compromisso nº 001/2013, respectivamente, celebrados entre o Estado do Rio Grande do Norte e a União Federal.

2. Decisões judiciais se enquadram na definição de “ato do poder público” de que trata o caput do art. 1º da Lei nº 9.882/1999, o que as sujeita ao controle concentrado de constitucionalidade via ADPF. A jurisprudência desta Corte firmou-se no sentido de que o requisito da subsidiariedade é satisfeito quando inexistente, no caso, outro meio processual eficaz para sanar a lesão a preceito fundamental de forma ampla, geral e imediata (cf. ADPF 33, Rel. Min. Gilmar Mendes).

3. Verbas bloqueadas destinadas ao cumprimento de projetos sociais especificamente previstos em convênio, consistentes no aprimoramento e desenvolvimento de capacidades gerenciais na captação e uso de água, sobretudo para populações de baixa renda em contato com o semiárido.

4. Os recursos vinculados à execução de convênios celebrados entre entes federados não podem ser utilizados para pagamento de despesas estranhas a seu objeto. Ofensa à separação de poderes (art. 2º da CF) e aos preceitos orçamentários previstos no art. 167, VI e X, da CF. Nesse sentido: ADPF 275, Rel. Min. Alexandre de Moraes, e ADPF 405-MC, Rel. Min. Rosa Weber.

5. Pedido julgado procedente, para declarar a inconstitucionalidade de quaisquer atos judiciais que impliquem a constrição de valores oriundos de contas vinculadas ao Convênio nº 046/2012 – SICONV 775967/2012 e ao Termo de Compromisso nº 001/2013, ambos celebrados entre o Estado do Rio Grande do Norte e a União Federal, para a quitação de obrigações estranhas ao objeto desses pactos.

6. Fixação da seguinte tese: “Os recursos públicos vinculados a convênios não podem ser bloqueados ou sequestrados por decisão judicial para pagamento de débitos do Estado estranhos ao objeto do convênio, em virtude do disposto no art. 167, VI e X, da CF, e dos

princípios da legalidade orçamentária (art. 167, VI, da CF), da separação dos poderes (arts. 2º, 60, § 4º, III, da CF) e da eficiência da administração pública (art. 37, caput, da CF)” (ADPF 620, Relator Ministro Luis Roberto Barroso, publicado no DJ do dia 11/03/2021).

Some-se a isso que esse excelso Supremo Tribunal Federal já decidiu, inclusive, que “a demonstração de que a discussão da questão constitucional em sede concentrada protege o preceito fundamental violado com maior celeridade e abrangência satisfaz o requisito da subsidiariedade” da ADPF (ADPF 762-AgR, Rel. p/ acórdão Min. Alexandre de Moraes, DJe de 14.4.2021), sendo certo que nem mesmo a existência de decisão proferida em recurso extraordinário com repercussão geral afasta a utilidade da arguição de descumprimento de preceito fundamental, uma vez que “não estanca, de forma ampla e imediata, situação de lesividade a preceito fundamental resultante de decisões judiciais” (ADPF 250, Rel. Min. Cármen Lúcia, DJe de 27.9.2019).

*In casu*, a arguição de descumprimento de preceito fundamental não só é o único meio processual idôneo e capaz de afastar, de maneira efetiva e real, a situação de lesividade ora denunciada, como é o único a proteger os preceitos fundamentais violados com celeridade e abrangência necessárias.

Dada a relevância da controvérsia, a possibilidade de repercutir sobre inúmeros outros processos e a inexistência de ação alternativa de índole objetiva para evitar ou reparar as ofensas articuladas, a subsidiariedade deve ser considerada como atendida.

Assim, resta evidenciado que inexistente qualquer outro meio eficaz de solucionar a lesão ora denunciada, sendo, pois, plenamente cabível a presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental.

## 5. DO PEDIDO LIMINAR

Nada obstante ao que já fora até aqui mencionado, rememora-se que a matéria debatida nos autos toca a irregularidade do Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, bem como do Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal.

A concessão de medida liminar pauta-se, como é assente nessa Suprema Corte, pelos critérios consubstanciados (a) no perigo na demora da prestação judicial (*periculum in mora*) e (b) na plausibilidade jurídica da inconstitucionalidade alegada (*fumus boni juris*).

A **verossimilhança do alegado** decorre do que se expôs, uma vez que restou amplamente demonstrado que o Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 e o Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal violam os princípios da autonomia federativa e da modicidade tarifária.

No que tange ao **perigo da demora**, consoante demonstra a documentação que acompanha a presente exordial, resta claro que foi firmado acordo entre a Agência Nacional de transportes Terrestres e a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros, além das sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário

semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial para realizar o reajuste nas passagens de ônibus em 10% já no próximo **dia 25 do mês de fevereiro do presente ano de 2024.**

Tal reajuste sobre o coeficiente tarifário vigente do serviço de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) sem que tenha havido demonstração prévia dos critérios técnico-financeiros adotados para estima-la, traz risco de dano grave à população da RIDE e entorno, público vulnerável as alterações abruptas no valor de bens e serviços que dependem diariamente, como ocorre com o transporte coletivo de passageiros.

Assim, deve o presente pedido liminar ser deferido, de modo a impedir o aumento das passagens previsto Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23.

Além disso, ainda em sede liminar, por afetar o princípio da autonomia federativa, deve ser declarado irregular o Convênio 001/2020, firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Distrito Federal, porquanto as competências atribuídas ao citado Convênio são exclusivas da União, sendo delegadas por lei à ANTT, razão pela qual não poderiam ser transferidas ao Distrito Federal por meio de simples ajuste interfederativo.

## 6. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, pugna o partido político ora Requerente:

- a) O conhecimento e processamento da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nos exatos termos da Lei 9.882/1999.
- b) O deferimento do pedido liminar para, até o julgamento do mérito da presente ADPF, não seja permitido o aumento das passagens previsto no Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23.
- c) O deferimento do pedido liminar para, até o julgamento do mérito da presente ADPF, por afetar o princípio da autonomia federativa, seja declarado irregular o Convênio 001/2020, firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e o Distrito Federal, porquanto as competências atribuídas ao citado Convênio são exclusivas da União, sendo delegadas por lei à ANTT, razão pela qual não poderiam ser transferidas ao Distrito Federal por meio de simples ajuste interfederativo.
- d) A intimação do ilustro Procurador-Geral da República para ofertar parecer.

e) Seja ao final julgado procedente o pedido pleito exordial com o fito de declarar a inconstitucionalidade do aumento amparado pelo Termo de Compromisso firmado no dia 13/07/23 entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros - Anatrip e as sociedades empresárias que prestam serviços de transporte rodoviário semiurbano interestadual de passageiros entre o Distrito Federal e seu entorno por meio de autorização especial (Central Expresso Transporte, União Transporte Brasília - UTB, Rota do Sol Transporte e Turismo, Amazônia Inter Turismo, Viação Transporte Coletivo do Entorno – TCE, Kandango Transporte e Turismo, Taguatur Taguatinga Transporte e Turismo Ltda), cuja aprovação fora publicada no DOU do dia 11/08/23, bem como no Convênio 001/2020 firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Distrito Federal.

**Outrossim, requer o partido político ora Requerente que todas as publicações e intimações sejam feitas em nome do advogado Jutahy Magalhães Neto, OAB/DF 23.066, sob pena de nulidade.**

Dar-se-á a causa o valor de R\$ 1.000,00 (hum mil reais).

Termos em que pede deferimento.

Brasília, 30 de janeiro de 2024.

Jutahy Magalhães Neto  
OAB/DF 23.066

Jutahy Magalhães Junior  
OAB/BA 14.027

Gustavo Kanffer  
OAB/DF 20.839

Eugésio Pereira Maciel  
OAB/DF 53.326