



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**

GABINETE DO CONSELHEIRO ANDRÉ CLEMENTE A10

Proc.: 1.702/23

**Processo n.º:** 00600-00001702/2023-37

**Jurisdicionada:** Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob/DF

**Assunto:** Representação

**Órgão Técnico:** Secretaria de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade - Segem

**MPC:** Procurador DEMÓSTENES TRES ALBUQUERQUE

**Ementa:** REPRESENTAÇÃO. SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. BILHETAGEM AUTOMÁTICA. VALIDADE DE CRÉDITOS. CONHECIMENTO. ESCLARECIMENTOS. ANÁLISE DE MÉRITO. IMPROCEDÊNCIA. ARQUIVAMENTO.  
A ausência de confirmação das irregularidades indicadas na exordial enseja a improcedência da Representação e o arquivamento dos autos.

**Resumo:** Representação formulada pelo Deputado Distrital FÁBIO FELIX SILVEIRA, acerca da publicação do Decreto n.º 43.899/22, o qual poderia afrontar o direito constitucional à propriedade dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF.

Conhecimento da exordial e abertura de prazo para manifestação da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Decisão n.º 1.470/23-CAC). Apresentação de esclarecimentos.

**Nesta fase:** análise de mérito da Representação.

PARECERES PARCIALMENTE CONVERGENTES.

O Corpo Técnico sugere a improcedência da peça inaugural e o arquivamento dos autos.

O Ministério Público de Contas, em parcial harmonia com o Órgão Instrutório, opina pela:

- a) improcedência da Representação, no que se refere à possível ofensa à Constituição Federal, em face de invasão da competência da União, bem como à necessidade de lei específica para tratar de matéria referente à política tarifária;
- b) procedência da Representação, no que se refere à configuração de confisco ilegal de propriedade privada dos



usuários do STPC, contrariando os arts. 5º, inciso XXII, e 170, inciso II, da Constituição Federal;

c) determinação ao Governo do Distrito Federal, como Poder Concedente do STPC, para que fixe prazo possibilitando a revalidação dos créditos dos cartões de transporte do SBA (Mobilidade Cidadão ou Vale Transporte) expirados, ou mesmo o reembolso dos valores em benefício dos usuários do STPC.

VOTO de acordo com o Corpo Técnico, com ajustes redacionais, pela improcedência da exordial, ante à ausência de confirmação das irregularidades indicadas.

## RELATÓRIO

Cuidam os autos de Representação, de autoria do Deputado Distrital FÁBIO FELIX SILVEIRA, acerca da publicação do Decreto n.º 43.899, de 31.10.2022, o qual poderia afrontar o direito constitucional à propriedade dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF (e-docs [F0B9966F-c](#) e [47A4576B-c](#)).

2. Em apertada síntese, o Representante alega que:

- o Decreto n.º 43.899/22 estabelece que os valores mantidos nos cartões de transporte sejam revertidos à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal- STPC/DF após o prazo de um ano sem movimentações;
- a mencionada previsão extrapola sensivelmente as competências constitucionais delegadas ao Governo do Distrito Federal, ferindo o direito constitucional à propriedade dos usuários daquele Sistema;
- o cartão de transporte que integra o Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF, chamado Cartão Mobilidade, é operacionalizado pelo Banco de Brasília - BRB e permite a recarga de valores para utilização do sistema de transporte público e integração entre modais de transporte no Distrito Federal;
- os créditos disponibilizados nos Cartões Mobilidade são



adquiridos por meio de transação financeira, em que o usuário dispõe de recursos particulares com o objetivo de usufruir dos serviços prestados, em regime de concessão, pelas empresas devidamente habilitadas por contratação com o Poder Público;

- após adquiridos, tais créditos são de propriedade dos usuários do sistema de transporte público e não podem ser retidos pelo Poder Público, pois configuraria confisco de créditos e intervenção ilegal;

- as possibilidades de intervenção encontram-se previstas na Constituição Federal de 1988, mediante ressarcimento e de forma excepcional, como para garantir a função social da propriedade, o que não é o caso do Decreto n.º 43.899/22;

- o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 0017304-17.2017.8.19.0000, declarou a inconstitucionalidade de trechos de lei estadual firmando entendimento de que a retenção dos valores armazenados no cartão de transporte é intervenção indevida na propriedade, configurando verdadeiro confisco dos créditos adquiridos pelo usuário;

- a exigência confiscatória trazida pelo Decreto n.º 43.899/22 não se fundamenta em lei em sentido formal.

3. Por fim, requer ao Tribunal a apresentação de medida judicial cabível, *“fazendo cessar os efeitos do referido decreto, com a declaração de sua nulidade e ou inconstitucionalidade”*.

4. O Tribunal, na Sessão Ordinária de 12.04.2023, acolhendo Voto deste Relator, exarou a Decisão n.º 1.470/23 (e-doc 10D50CB4-e), *in verbis*:

#### **DECISÃO N.º 1470/23-CAC**

*“O Tribunal, por maioria, de acordo com o voto do Relator, decidiu: I. conhecer da Representação formulada pelo Deputado Distrital Fábio Felix Silveira, acerca da publicação do Decreto n.º 43.899/22 (e-doc F0B9966F-c e anexo de e-doc 47A4576B-c), em face do atendimento aos pressupostos de admissibilidade previstos no art. 230 do Regimento Interno do TCDF; II. determinar à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob/DF que, com fulcro no art. 230, § 7º, do Regimento Interno do TCDF,*



*apresente, no prazo de 15 (quinze) dias, os esclarecimentos que entender pertinentes quanto ao teor da Representação, acompanhados da respectiva documentação comprobatória; III. dar ciência desta decisão ao Representante e à Casa Civil do Distrito Federal - Caci/DF; IV. autorizar: a) o envio de cópia da Representação, do relatório/voto do Relator e desta decisão à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob/DF, para subsidiar o atendimento ao inciso II; b) o retorno dos autos à Secretaria de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade - Segem, para adoção das medidas cabíveis. Vencida a Conselheira ANILCÉIA MACHADO, que votou pelo acolhimento da Informação nº 19/2023 - DIGEM1.*

*Presidiu a sessão o Presidente, Conselheiro MÁRCIO MICHEL. Votaram a Conselheira ANILCÉIA MACHADO e os Conselheiros INÁCIO MAGALHÃES FILHO, PAULO TADEU e ANDRÉ CLEMENTE. Participaram o Auditor VINICIUS CARDOSO DE PINHO FRAGOSO e o representante do MPJTCDF, Procurador-Geral MARCOS FELIPE PINHEIRO LIMA. Ausentes os Conselheiros MANOEL DE ANDRADE e RENATO RAINHA. “*

5. Em atenção ao *decisum*, a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade enviou o Ofício n.º 873/2023-SEMOB/GAB (e-doc 67D1BD42-c), com os esclarecimentos relativos ao teor da exordial, bem como cópia do Processo n.º 00600-00004440/2023-62, correlacionado aos autos.

6. Ademais, foram juntados outros documentos<sup>2</sup> encaminhados pela jurisdicionada, em resposta aos questionamentos formulados pelo Ministério Público de Contas, no âmbito do Procedimento Interno do MPC n.º 00600- 00001110/2023- 15 e do Processo n.º 00600-00001538/2023-68, por se tratar de matéria análoga à Representação em tela<sup>1</sup>.

## MANIFESTAÇÃO DO ÓRGÃO INSTRUTÓRIO:

7. O Corpo Técnico, por meio da Informação n.º 110/2023 - Segem/Digem2 (e-doc 6BFD23F6-e), de 07.08.2023, analisa a matéria, nos termos seguintes:

<sup>2</sup> e-docs 4754737C-e, EB07E315-c, E1A76D29-c, FF42AE2B-c, 485F6F2F-c, 2664ED26-c, 91CE31E3-c, 26D3F0E7-c, 2383B7F9-c, 949E76FD-c, FAA5F4F4-c, 2CAA5898-c, 9BB7999C-c, F58C1B95-c, 9E50C343-c, 294D0247-c, 4226C750-c, 26461E14-c e 2316590A-c.

<sup>1</sup> Tais documentos foram encaminhados por meio do Ofício n.º 313/2023-MPC/PG (e-doc E8EB781A-e) e juntado aos autos em atenção ao Ofício n.º 30/23-GCAC (e-doc 04CA524C-e).



## **“II. Objetivos da Informação**

8. Esta informação abordará, preliminarmente, a continuidade da apreciação do mérito da peça vestibular em face da revogação do Decreto n.º 43.899/2022 (peça 2) pelo Decreto n.º 44.432/2023 (peça 41).

9. Em seguida, serão relatados o teor da representação e os esclarecimentos prestados pela Semob/DF em virtude do item II da Decisão n.º 1.470/2023. Examinar-se-á, ato contínuo, o mérito da peça exordial. Por fim, constarão as conclusões e as sugestões.

## **III. Continuidade da Apreciação do Mérito da Representação em face da Revogação do Decreto n.º 43.899/22 pelo Decreto n.º 44.432/2023**

10. A representação trata de possíveis ilegalidades do Decreto n.º 43.899/2022 (peça 2). Contudo, o normativo questionado não subsiste mais no mundo jurídico, pois foi revogado in totum com a edição do Decreto n.º 44.432/2023 (peça 41). A revogação da norma atacada levaria à perda de objeto da representação do deputado Fábio Felix Silveira.

11. O decreto revogador (44.432/2023) tem, porém, conteúdo similar ao decreto revogado (43.899/2022). Os dois normativos dispõem “... sobre o prazo de validade dos créditos armazenados na forma de valores monetários do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF” (peças 2 e 41). A diferença básica reside apenas nos prazos de validade dos cartões de transporte.

12. Nos dois decretos, há a previsão de que “... os valores dos créditos expirados devem ser resgatados da conta de custódia dos créditos do SBA e revertidos à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF, destinados a modicidade tarifária nos termos do artigo 6º, § 2º, da Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995” (peças 2 e 41).

13. O Decreto n.º 44.432/2023 padeceria, em tese, dos mesmos vícios apontados na peça exordial em relação ao Decreto n.º 43.899/2022: a retenção de valores monetários armazenados em cartão de transporte, além de representar confisco, é matéria de competência privativa da União e deveria ser regulada por lei em stricto sensu.

14. Os princípios regedores do processo administrativo - economia processual, instrumentalidade das formas e formalismo moderado - tornam viável o exame de mérito da peça exordial quanto ao Decreto n.º 44.432/2023, ou seja, sem a necessidade de uma nova representação.

## **IV. Teor da Representação**

15. Na peça exordial, o deputado distrital Fábio Felix Silveira



asseverou (peça 1):

- O Decreto n.º 43.899/2022 estabelece, fundamentalmente, que os valores mantidos nos cartões de transporte sejam revertidos à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal após o prazo de um ano sem movimentações;
- o cartão de transporte integra o Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF, chamado Cartão Mobilidade, operado pelo Banco de Brasília – BRB, permitindo a recarga de valores para utilização do sistema de transporte público e a integração entre modais de transporte no Distrito Federal;
- os créditos constantes do Cartão Mobilidade são adquiridos mediante transação financeira, na qual o usuário coloca, antecipadamente, seus recursos particulares sob a gestão do BRB com o objetivo de usufruir, paulatinamente, dos serviços de transporte público do DF, prestados por empresas concessionárias;
- tais créditos fazem parte, após adquiridos, do patrimônio pessoal do usuário do sistema de transporte público, não podendo ser retidos pelo Governo do Distrito Federal, pois essa retenção configuraria confisco ilegal de propriedade privada;
- o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ) declarou, inclusive, a inconstitucionalidade de trechos de lei estadual, firmando entendimento de que a retenção de valores monetários armazenados em cartão de transporte, além de representar confisco, é matéria de competência privativa da União por envolver legislação civil, consumerista, trabalhista e de transporte (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0017304-17.2017.8.19.0000);
- o confisco previsto no Decreto n.º 43.899/2022 não se fundamenta sequer em lei em sentido formal.

#### **V. Esclarecimentos Prestados pela Semob/DF**

16. Em cumprimento ao item II da Decisão nº 1.470/2023, a Secretaria de Mobilidade, em relação à representação formulada pelo Deputado Distrital Fábio Felix Silveira, esclareceu (Ofício Nº 873/2023 - SEMOB/GAB – peça 39):

A respeito do assunto, com base na manifestação da Subsecretaria de Arrecadação, Gestão e Controle - SUACOG desta Pasta no Despacho - SEMOB/SUACOG (111395725), cumpre-nos informar que esta Secretaria, atendendo às solicitações da população e buscando o melhor, reuniu-se na Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF no dia 13/03/2023 com os Deputados Fábio Felix (PSol), Gabriel





*Magno (PT) e Max Maciel (PSol), para que fossem debatidas as medidas que iriam ao encontro dos anseios da população, que solicitava mais esclarecimentos sobre o Decreto nº 43.899, de 31 de outubro de 2022, ficando acordado então com as autoridades novos prazos e diretrizes a serem publicadas.*

*Isto posto, em 17 de abril de 2023 foi publicado o Decreto nº 44.432 (ID 111028861), que revogou o Decreto nº 43.899/2022, modificando os prazos para o recolhimento dos créditos vencidos. O novo Decreto trata da expiração de créditos de transporte e não de recursos monetários, destacando-se que a partir da primeira utilização os acessos são subsidiados pelo sistema, onde atualmente a tarifa usuário demonstra-se bem inferior ao valor da tarifa técnica, não cobrindo os custos operacionais do Sistema de Transporte Público. Quando o usuário compra um crédito de transporte de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos) para utilizar o BRT ele já está sendo subsidiado, haja vista que a tarifa paga pelo usuário é inferior à tarifa técnica necessária para cobrir os custos do sistema, posto isto, faz-se necessária a complementação tarifária.*

*Considerando que o crédito será utilizado para o equilíbrio financeiro na complementação da tarifa usuário, com fito de que o usuário não receba aumentos significativos na sua passagem, e que a utilização dos referidos créditos visa evitar o uso indevido e a fraude, onde o valeiro assedia pessoas que tenham recursos parados, evitando a criação de mercado paralelo.*

*Considerando ainda, que a utilização desse crédito pela SEMOB diminui a necessidade de solicitação ao erário para cobrir a previsão orçamentária, no qual é relativamente superior ao montante disponibilizado para a pasta, e que o Decreto objetiva regulamentar os prazos de expiração dos créditos conforme o tipo de cartão no sistema, concedendo a oportunidade de utilização dos créditos, pelos usuários, obtendo os seguintes prazos de validade:*

*I - Os Créditos transferidos ao cartão Mobilidade, adquiridos a partir de abril de 2022, terão validade de 5 (cinco) anos;*

*II - Os Créditos transferidos ao cartão Vale-transporte, adquiridos a partir de abril de 2022, terão validade de 2 (dois) anos;*

*III - Os Créditos adquiridos e não transferidos para os cartões terão validade de 2 (dois) anos.*

*§ 2º Os Créditos transferidos aos cartões Mobilidade, Vale Transporte e demais cartões, adquiridos até março*



*de 2019, deverão ser expirados imediatamente.*

*§ 3º Os Créditos transferidos aos cartões Mobilidade e Vale Transporte, adquiridos entre abril de 2019 e março de 2022, deverão ser expirados a partir de abril de 2024.*

*§ 4º Os Créditos remanescentes de titulares falecidos poderão ser expirados, independente da validade estipulada nos parágrafos anteriores.*

*Deste modo, consideramos que os questionamentos proferidos pelo excelentíssimo Senhor Deputado Fábio Felix Silveira foram sanados com a nova publicação do Decreto nº 44.432/2023*

*17. Verifica-se que o Decreto nº 44.432/2023, conforme informado pela Jurisdicionada, tem, ao estabelecer prazo de validade para os bilhetes eletrônicos de transporte do SBA/DF e ao prever a retenção dos créditos vencidos em favor dos cofres distritais, como objetivos últimos: (a) garantir a modicidade tarifária do STPC/DF, (b) permitir o equilíbrio econômico-financeiro do referido sistema sem orçamento do governo local e (c) combater as fraudes.*

*18. O Decreto Distrital nº 44.432/2023 foi, segundo a Secretaria, publicado com a anuência do representante e dos Deputados Distritais Gabriel Magno (PT) e Max Maciel (PSOL).*

## **VI. Exame de Mérito da Representação**

*19. A representação contém a alegação de que o estabelecimento de prazo de validade de bilhetes de transporte e a retenção dos créditos vencidos pelo Estado, além de representarem confisco, são matérias legislativas de competência da União, tomando como base o entendimento firmado pelo TJRJ na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0017304-17.2017.8.19.0000 (peça 1).*

*20. A Corte de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (TJRJ), na ADI nº 0017304-17.2017.8.19.0000, proferiu o seguinte acórdão<sup>1</sup> (págs. 1/3 da peça 42):*

**REPRESENTAÇÃO POR INCONSTITUCIONALIDADE. EXPRESSÕES “VALETRANSPORTE”, “E OS CRÉDITOS ARMAZENADOS NA FORMA DE VALORES MONETÁRIOS” E “DOS CRÉDITOS ARMAZENADOS”, ESSES CONSTANTES NO ARTIGO 19, CAPUT E § 3º, DA LEI Nº 5.628, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009, COM REDAÇÃO DADA PELO ARTIGO 2º DA LEI Nº 7.506, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016. ARTIGO 72, CAPUT, DA**

<sup>1</sup> Cabe realçar que recurso extraordinário contra o julgado em destaque não foi apreciado pelo Supremo Tribunal Federal – STF. A Suprema Corte entendeu que o recurso não deveria ser conhecido devido à inexistência de repercussão geral, a teor do art. 102, § 3º, da Constituição Federal e do art. 1.035, § 2º, do Código do Processo Civil (págs. 35/46 da peça 42).





CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, QUE REPETIU O TEOR DO ARTIGO 25, § 1º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. **HÁ DE SE OBSERVAR A VEDAÇÃO IMPLÍCITA PARA QUE O ESTADO-MEMBRO LEGISLE SOBRE DIREITO TRABALHISTA, DIREITO CIVIL E TRANSPORTE, EIS QUE SE CUIDAM DE MATÉRIAS ATINENTES À COMPETÊNCIA LEGISLATIVA PRIVATIVA DA UNIÃO (CF, ART. 22, INCISOS I E XI).** ARTIGO 9º, CAPUT, DA CERJ, DETERMINANDO QUE O ESTADO GARANTA, INCLUSIVE VIA ATUAÇÃO LEGISLATIVA, “A IMEDIATA E PLENA EFETIVIDADE DOS DIREITOS E GARANTIAS INDIVIDUAIS E COLETIVOS, MENCIONADOS NA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA”, SENDO CERTO QUE A PROPRIEDADE SE ENCONTRA PREVISTA NO ARTIGO 5º, INCISOS XXII E XXIII, DA CARTA MAGNA. DESSE MODO, AO DETERMINAR QUE, APÓS O PRAZO DE VALIDADE, OS VALORES DOS CRÉDITOS ARMAZENADOS SEJAM DESTINADOS AO FUNDO ESTADUAL DE TRANSPORTE (§ 3º DO ART. 19 DA LEI ESTADUAL Nº 5.628, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009), **A NORMA ESTADUAL INCORRE EM VERDADEIRO ATO CONFISCATÓRIO, ATINGINDO O PRÓPRIO NÚCLEO ESSENCIAL DO DIREITO À PROPRIEDADE, ESTANDO EM CONFRONTO COM A CONSTITUIÇÃO FEDERAL, TANTO EM RELAÇÃO AO SEUS ARTIGOS 5º, INCISO XXII E 170, INCISO II, COMO NO TOCANTE AO SEU ARTIGO 150, INCISO IV QUE, EMBORA TRATE ESPECIFICAMENTE DE IMPOSTO, É EXPRESSO EM SUA MENÇÃO AO PRINCÍPIO DA VEDAÇÃO AO CONFISCO.** ENTENDIMENTO PELA EXISTÊNCIA DE ATO CONFISCATÓRIO QUE TAMBÉM FORA CONSIGNADO PELO EXMO. SR. GOVERNADOR, AO VETAR PARCIALMENTE O DISPOSITIVO EM COMENTO, TENDO TAL VETO SIDO DERRUBADO NA ALERJ. COMO OBTER DICTUM, VEJASE QUE OS CRÉDITOS ELETRÔNICOS ARMAZENADOS NÃO PODEM SER COMPARADOS A PASSAGENS AÉREAS OU AOS CRÉDITOS DE TELEFONIA CELULAR. NESSES CASOS, O CONSUMIDOR EXPRESSAMENTE REALIZA A COMPRA ANTECIPADA DO SERVIÇO QUE, POR SUA VEZ, ENCONTRA-SE VINCULADO A UM FORNECEDOR ESPECÍFICO. EM CONTRAPARTIDA, NO CASO DESTES AUTOS, O CRÉDITO EM CARTÃO TEM O CONDÃO TÃO SOMENTE DE FACILITAR O PAGAMENTO PELO SERVIÇO, UMA VEZ QUE PODE SER UTILIZADO EM QUALQUER TRANSPORTE URBANO NO ÂMBITO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, TRATANDO-SE DE VERDADEIRO VALOR MONETÁRIO COMPARÁVEL AOS CARTÕES DE CRÉDITO PRÉ-PAGOS. TANTO É ASSIM QUE HÁ CARTÃO RIOCARD PRÉ-PAGO COM DUPLA FUNÇÃO, PODENDO SER USADO TANTO NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA QUANTO PARA O PAGAMENTO NO



COMÉRCIO OU NA INTERNET. PATENTE A INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL ORGÂNICA CONSISTENTE NO VÍCIO DE COMPETÊNCIA, ANTE A OFENSA AOS ARTIGOS 9º, CAPUT, E 72, AMBOS DA CERJ, BEM COMO A INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL DAS EXPRESSÕES “VALETRANSPORTE”, “E OS CRÉDITOS ARMAZENADOS NA FORMA DE VALORES MONETÁRIOS” E “DOS CRÉDITOS ARMAZENADOS”, ESSES CONSTANTES NO ARTIGO 19, CAPUT E § 3º, DA LEI Nº 5.628, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009, COM REDAÇÃO DADA PELO ARTIGO 2º DA LEI Nº 7.506, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016, AMBAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. INTERPRETAÇÃO CONFORME A CONSTITUIÇÃO A FIM DE QUE SEJA EXCLUÍDO, DO ARTIGO 19, CAPUT E § 3º, DA LEI Nº 5.628, QUALQUER INTERPRETAÇÃO QUE PERMITA A PERDA DE VALORES INSERIDOS PELOS USUÁRIOS EM BILHETES ELETRÔNICOS NO SISTEMA DE BOLSA DE CRÉDITO (destaque no original).

21. O representante, na peça vestibular, deixa transparecer a ideia de que o prazo de validade dos cartões de transporte do STPC/DF e a destinação dos créditos expirados são assuntos cuja regulação exige lei em sentido formal.

22. Com as devidas vênias, discorda-se do entendimento do TJRJ, encampado pela representação pelos motivos expostos a seguir.

#### **VI.A – Quanto à Alegada Invasão de Competência**

23. O estabelecimento de validade de bilhetes eletrônicos de passagem de transporte coletivo não é matéria de competência exclusiva da União. Os estados e municípios podem regular esse assunto, visto que se trata do estabelecimento de política tarifária, **não envolvendo legislação civil, consumerista ou trabalhista.**

24. A Procuradoria-Geral da República, ao emitir parecer sobre o acórdão proferido pela Justiça fluminense na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0017304- 17.2017.8.19.0000, assim se pronunciou (pag. 34 da peça 42):

Com efeito, com baliza no acima afirmado, não se estaria a tratar de inconstitucionalidade formal por invasão de competência legislativa da União, posto que estaria a legislação estadual impugnada a regular os recursos residuais nos cartões, instituído pelo Estado no âmbito do Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Em consequência, não se pode concluir por inconstitucionalidade material, visto que **não se amolda a regulação a tratar de regras de caráter geral de** direito do trabalho, civil, **transporte ou mesmo de princípios de ordem econômica.** (destacou-se)

25. Por exemplo, ao analisar a constitucionalidade da Lei Federal



*nº 11.795/2009, que dispõe sobre prazo de validade dos bilhetes de passagem de transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional pelo prazo de um ano, o Supremo Tribunal Federal entendeu (ADI 4289/ DF - págs. 47/48 da peça 42):*

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO ADMINISTRATIVO. LEGITIMIDADE ATIVA AD CAUSAM. PERTINÊNCIA TEMÁTICA. ART. 103, IX, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI FEDERAL Nº 11.795/2009, QUE DISPÕE SOBRE PRAZO DE VALIDADE DOS BILHETES DE PASSAGEM DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL PELO PRAZO DE UM ANO, NO TOCANTE AO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS. ATRIBUIÇÃO CONSTITUCIONAL DE COMPETÊNCIA RESIDUAL AOS ESTADOS-MEMBROS (CF, ART. 25, §1º). INCONSTITUCIONALIDADE. 1. Legitimidade ativa ad causam da Confederação Nacional do Transporte – CNT (art. 103, IX, da Constituição da República). Demonstradas a abrangência nacional da entidade e a pertinência temática entre os fins institucionais da entidade requerente e o tema suscitado nesta ação de controle concentrado de constitucionalidade, como decorre do seu Estatuto. 2. **O art. 22, XI, da Constituição da República fixa a competência privativa da União para legislar sobre “trânsito e transportes”. O significado da competência privativa atribuída à União quanto à legislação sobre transporte de passageiros há de ser definido sob a perspectiva de que a Constituição também confere a esse ente a titularidade da exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, e). Aos Municípios foi conferida a competência de organizar serviços públicos de interesse local, inclusive transporte coletivo (art. 30, V, CF). Resta a cargo dos Estados-membros a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviço de transporte intermunicipal de passageiros, no exercício de sua competência reservada (art. 25, § 1º, CF).** 3. A União Federal, ao dispor acerca do prazo de validade dos bilhetes de transporte coletivo rodoviário intermunicipal, imiscuiu-se na competência constitucional residual do Estado-membro. Consolidação, na jurisprudência desta Suprema Corte, do entendimento de que é dos Estados a competência para legislar sobre prestação de serviços públicos de transporte intermunicipal. Precedentes. 4. **O prazo de validade do bilhete, mais elástico ou não, corresponde a um benefício que, por sua natureza, tem um custo. Incumbe ao Estado, como titular da exploração do transporte****



*rodoviário intermunicipal, fixar a política tarifária à luz dos elementos que nela possam influenciar, tal como o prazo de validade do bilhete (art. 175, CF). Não cabe à União interferir no poder de autoadministração do ente estadual no que concerne às concessões e permissões dos contratos de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, sob pena de afronta ao pacto federativo. 5. O tratamento legal conferido aos transportes intermunicipais gera uma distinção em ofensa ao princípio da isonomia (art. 5º, caput, CF), uma vez que a Lei nº 11.975/2009 acaba por impor obrigação desigual entre as empresas e usuários dos transportes intermunicipal e semiurbano. 6. Ação direta conhecida e pedido julgado procedente, para declarar a inconstitucionalidade parcial do art. 1º da Lei Federal nº 11.975/2009, com redução de texto do vocábulo “intermunicipal” (grifos acrescidos).*

26. O julgamento da Suprema Corte não deixa margem de dúvida de que a matéria regulada pelo Decreto Distrital nº 44.432/2022 – validade de cartões de transporte e destinação dos créditos expirados – relaciona-se à política tarifária do setor de transporte público local e se enquadra na competência legislativa do Distrito Federal.

27. Não há, portanto, que se falar em **invasão de competência legislativa**.

#### **VI.B – Quanto ao Alegado Confisco**

28. A retenção dos créditos vencidos pelo Estado para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF, por sua vez, não representa confisco ou ofensa ao direito de propriedade, que não é absoluto. Tais recursos retidos contribuem, inclusive, para modicidade tarifária.

29. No parecer sobre o acórdão proferido pela Justiça fluminense na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0017304-17.2017.8.19.0000, a Procuradoria-Geral da República, ao examinar a questão sobre o possível confisco, assim se pronunciou (págs. 33/34 da peça 42):

*Todavia, superada a premissa de que não se cuida de legislar sobre matéria afeta à competência privativa da União, o que deu fundamento a declaração de inconstitucionalidade da expressão “créditos armazenados”, bem como a relativização do direito de propriedade que não seria absoluto, em favor, portanto da possibilidade de transferência dos recursos oriundos de passagens eletrônicas, mais precisamente, créditos eletrônicos de passagens, ao Fundo Estadual de Transporte, hígido os fundamentos do recurso extraordinário do Estado do Rio de Janeiro, em ter também constitucional a possibilidade de transferência dos créditos armazenados, não utilizados nos serviços de transporte após um ano de*



validade.

30. Na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0063555-38.2021.8.16.0000, com pedido de tutela cautelar, o Deputado Estadual Jorge Gomes de Oliveira Brand pugna pela declaração de inconstitucionalidade dos §§ 3º, 4º e 5º do art. 26 da Lei Municipal nº 12.597/2008 na redação dada pelo art. 1º da Lei Municipal nº 15.508/2019, bem como art. 1º da Lei Municipal nº 15.904/21, todas de Curitiba, e, por arrastamento, do art. 19 do Decreto Municipal nº 649/2014, os quais instituem prazo de validade para os bilhetes (cartão-transporte) do sistema de transporte coletivo municipal de Curitiba e preveem a retenção dos créditos vencidos (págs. 65/93 da peça 42).

31. O Tribunal de Justiça do Estado do Paraná (TJPR), ao negar o pedido de medida cautelar para suspender a vigência das leis e decreto municipais, asseverou (págs. 88/92 da peça 42):

Cabe notar que, ao que tudo indica, a expiração de créditos tarifados está intimamente relacionada com a política de remuneração e sustentabilidade do sistema de bilhetagem eletrônica (impacto de receita) por configurar caso de “float permanente”, ou seja, consubstancia potencial receita **acessória** relacionada à bilhetagem e, dessa forma, compõe elemento balizador do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, nos termos do Caderno Técnico da Associação Nacional de Transportes Públicos (destaques nossos):

**“A análise do balanço financeiro da implantação de um sistema de bilhetagem automática variará muito caso a caso, dada a enorme diferença entre as condições dos sistemas de transporte e os seus respectivos projetos de implantação. Todavia, se forem consideradas somente as potencialidades de aumento de receitas mais facilmente mensuráveis (receitas financeiras do float, float permanente e aumento de receitas por redução de fraudes), estas podem representar, somadas, de 4,6% a 6,1% da receita do sistema, conforme visto no caso hipotético acima. Fica assim demonstrado que os custos de implantação e operação de um sistema, que no mesmo caso hipotético é de 4,1% da receita, podem ser superados por aumentos de receitas resultantes dessa implantação. Esses ganhos, ao superarem os custos, poderiam ser apropriados pelos mesmos usuários, com redução da tarifa, ou por projetos de aumento da qualidade nos serviços”**

Conforme esclarece Júlio Eduardo Campos de Freitas sobre a integração física e tarifária nos modais de transporte, os créditos remanescentes não utilizados pelos usuários do





*transporte público detêm capacidade para fomentar a política tarifária:*

***“Há várias formas de se remunerar o operador: pela quilometragem, pela quantidade de passageiros ou por um mix percentual dessas variáveis. O operador de ônibus e o operador de metrô esperam receber um valor para a operação que realizaram. Há um float financeiro que é muito importante do ponto de vista comercial para cada uma das empresas partícipes, que às vezes é mais importante do que o próprio foco fundamental do negócio de transporte, que é o da realização da viagem. O movimento de recursos de uma câmara de compensação é tão grande, que os ganhos passíveis de serem realizados com a sua movimentação de um dia para o outro, não são nada desprezíveis. Além disso, outro fator tem importância: cerca de 2% dos créditos de viagem vendidos jamais vêm a ser utilizados pelos usuários. E isto é muito expressivo. As pessoas perdem os cartões, ou simplesmente se esquecem de utilizar seus créditos... O título de transporte (o direito à viagem) é vendido antecipadamente e, há usuário que nunca usa esse crédito adquirido. Existe uma massa de recursos daí resultante que logicamente teria que ser distribuída para os diferentes modos, para não se criar um desequilíbrio financeiro do sistema e de cada empresa. Então, por vários motivos, a receita total é concentrada em um único lugar para que isso seja usado como instrumento de política tarifária. Esse superávit, em tese (créditos não utilizados e não reclamados) pode ser colocado em uma “bolsa” e depois repassado para o usuário para instituir descontos a título de obter certa modicidade tarifária ou, dependendo da regra, ser distribuído entre os operadores pelo percentual representativo da participação de cada um deles em relação ao total. Se um operador tem 10% dos passageiros (ou da quilometragem realizada, conforme o caso), pareceria conveniente que uma parte correspondente da arrecadação viesse a ser a ele destinada, ou apropriada pelo poder público para fazer cumprir alguma política de isenção tarifária por exemplo. A vantagem do sistema de bilhetagem é que ele preserva cada contrato individualmente, e a receita é distribuída para cada modo e cada empresa de acordo com o seu contrato específico”.***

*Frente a esses elementos, a retenção de numerário dos usuários que não se utilizam tempestivamente dos créditos*





*pode vir a caracterizar espécie de recurso extratarifário (ou pelo menos nova fonte de financiamento do serviço público), circunstância essa que, por si só, não inquina de inconstitucionalidade a previsão normativa, **pois tal expediente permite a modicidade do valor da tarifa** (art. 9º, “caput” e §5º; art. 10, parágrafo único, ambos da Lei Federal nº 12.587/12), conforme esclarecido pela URBS no movimento 17.14 (grifos nossos):*

*“quando se pergunta para onde são destinados os recursos das expirações de créditos, a resposta é sem dúvida, **para ajudar a manter a tarifa do usuário em patamar inferior a tarifa técnica**, para manter a manutenção do sistema inclusive para auxiliar nos custos de vandalismo”.*

*De mais a mais, a modicidade da tarifa auxilia na diminuição do impacto do custo do serviço público, aspecto esse que também é valorizado pelas regras consumeristas.*

*(...)*

*Ante o exposto, acordam os Desembargadores do Órgão Especial do TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO PARANÁ, por unanimidade de votos, em DENEGAR A MEDIDA CAUTELAR, nos termos do voto do Relator.*

*32. Como se depreende da deliberação do Órgão Especial do TJPR, os créditos de transporte retidos por perda de validade correspondem à receita extra tarifária, que ajuda na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte e na modicidade do valor das tarifas, atendendo ao art. 9º, “caput” e § 5º da Lei Federal nº 12.587/2012 (**Plano Nacional de Mobilidade**) e ao § 1º do art. 6º da Lei Federal nº 8.987/1995 (**Lei Federal de Concessões**), *ipsis litteris*:*

**Lei Federal nº 12.587/12 (Plano Nacional de Mobilidade)<sup>2</sup>**

*Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.*

*§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, **o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias**, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte,*

<sup>2</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)



dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

**Lei Federal nº 8.987/95 (Lei Federal de Concessões)<sup>3</sup>**

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e **modicidade das tarifas** (grifos no original).

33. Cabe realçar que o embasamento técnico do julgamento judicial em destaque alicerça-se: **(1)** no artigo **Quem Paga as Contas da Implantação de Sistemas de Bilhetagem Automática**, publicado no **Volume 1 da Série Cadernos Técnicos - Bilhetagem automática e gestão nos transportes públicos** – Banco Nacional de Desenvolvimento Social – BNDES e Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, de novembro de 2003 (págs. 94/103 da peça 42)<sup>4</sup> e **(2)** no **Capítulo 7 - Integração, Operação e Manutenção** dos Textos apresentados no Curso Mobilidade sobre Trilhos, Ministério das Cidades, Secretaria de Mobilidade, 2015 (págs. 98/127 da peça 42)<sup>5</sup>.

34. O normativo ora atacado pelo representante, além do mais, tem, de acordo com os esclarecimentos prestados pela Semob, como objetivo último: **(a)** garantir a modicidade tarifária do STPC/DF, **(b)** permitir o equilíbrio econômico-financeiro do referido sistema sem orçamento do governo local e **(c)** combater as fraudes (Ofício Nº 873/2023 - SEMOB/GAB – peça 39).

35. Tais objetivos coadunam-se com os ditames do art. 9º, “caput” e § 5º da Lei Federal nº 12.587/2012 (**Plano Nacional de Mobilidade**) e do § 1º do art. 6º da Lei Federal nº 8.987/1995 (**Lei Federal de Concessões**).

36. Não está, assim, configurado **confisco de recursos**.

**VI.C – Quanto à Alegada Exigência de Lei Stricto Sensu**

<sup>3</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8987compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm)

<sup>4</sup> GERMANI, Elmir e Outros. Quem paga as contas da implantação de sistemas de bilhetagem automática. Volume 1 Série Cadernos Técnicos. Bilhetagem automática e gestão nos transportes públicos. Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível no endereço eletrônico: <http://fileserver.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/4241EE35-BC30-492B-B970-6CA7ECC58398.pdf>. Acesso em 06/07/2023.

<sup>5</sup> CAMPOS DE FREITAS, Júlio Eduardo. Mobilidade sobre trilhos: do planejamento à operação. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos. Textos apresentados no Curso Mobilidade sobre Trilhos, Ministério das Cidades. Secretaria de Mobilidade, 2015. Capturado no endereço eletrônico: <https://anptrilhos.org.br/wpcontent/uploads/2018/08/ANPTRilhos-Mobilidade-sobre-Trilhosweb.pdf>. Acesso em 06/07/2023.



37. Os incisos I a VI do art. 3º da Lei Distrital nº 4.011/2007<sup>6</sup> estabelecem:

*Art. 3º A Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal - STPC/DF é o órgão gestor do Distrito Federal incumbido do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana e, nos termos do art. 26 da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui as seguintes atribuições mínimas: (Artigo alterado(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*III - implantar a política tarifária; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

*VI - dispor sobre as responsabilidades dos usuários; (Inciso acrescido(a) pelo(a) Lei 6334 de 19/07/2019)*

38. Da leitura dos dispositivos legais mencionados, observa-se que cabe ao Poder Executivo Distrital, por intermédio da Semob/DF, a regulação operacional do STPC/DF. Essa regulação pode ocorrer por diversos instrumentos normativos tais como decretos, instruções e portarias.

39. Especificamente o inciso III do art. 3º da Lei Distrital nº 4.011/2007 coloca que **a implantação da política tarifária do sistema de transporte público local é competência do Poder Executivo**. O prazo de validade dos cartões de transporte do STPC/DF e a destinação dos créditos expirados são, na essência, assuntos relacionados à política tarifária, cuja regulação não exige lei em sentido formal.

---

<sup>6</sup> A Lei Distrital nº 4.011/2007 dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei\\_4011\\_12\\_09\\_2007.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei_4011_12_09_2007.html)



40. O Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (TJDFT), por exemplo, ao examinar a possibilidade de o Poder Legislativo sustar decreto editado pelo Executivo para fixar tarifas de transporte público, proferiu o seguinte julgado (Acórdão nº 1.086.043)<sup>7</sup>:

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.115/2017 - DECRETO Nº 37.940/2016<sup>8</sup> - ATO NORMATIVO DO PODER EXECUTIVO - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - REAJUSTE DAS TARIFAS - SUSTAÇÃO EFEITOS - PRELIMINAR DE NÃO CABIMENTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - SUPERADA - INDEPENDÊNCIA DOS PODERES - PODER REGULAMENTAR - EXORBITÂNCIA - INEXISTÊNCIA - IRREGULARIDADES - QUESTÃO DE LEGALIDADE - DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE.** 1. Restou superada a preliminar de não cabimento da Ação Direta de Constitucionalidade por ocasião do julgamento da medida cautelar: "A função normativa do Decreto legislativo que susta os efeitos de decreto governamental que reajusta tarifas de transporte público coletivo autoriza a via do controle abstrato de constitucionalidade. "A eficácia derogatória ou inibitória das consequências jurídicas dos atos estatais constitui um dos momentos concretizadores do processo normativo". Precedente do E. STF - ADI 748 MC". 2. A faculdade constitucional conferida ao Parlamento de edição de decreto legislativo para sustar os efeitos de decreto executivo subordina-se à manifesta exorbitância do poder regulamentar. No escólio de José Cretella Júnior: "o abuso do poder regulamentar é a invasão da competência do Poder Legislativo por parte da autoridade administrativa que, exorbitando de uma faculdade limitada que lhe foi conferida, procura criar, modificar ou procurar exceções à proibição, ordenar o que a lei não ordena" (in: Manual de Direito Administrativo, 4ª edição, Ed. Forense, págs. 158/159). 3. O disposto no Art. 49, inciso V, da CF, e reproduzido no Art. 60, inciso VI, da LODF, demanda interpretação levando em consideração que o sistema de governo adotado na Carta Política é o Presidencialista, no qual os Poderes Executivo e Legislativo são exercidos de forma independente entre si (Art. 2º da CF). Precedente jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal. 4. **Constitui prerrogativa constitucional e legal do Chefe do Executivo local a fixação de tarifas referentes ao sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. Inexistência de exorbitância do poder regulamentar.** 5. O descumprimento de eventuais requisitos

<sup>7</sup> <https://pesquisajuris.tjdft.jus.br/IndexadorAcordaos-web/sisti>

<sup>8</sup> Revogado pelo Decreto nº 10.381/2020. Disponível em:

[https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/008d76f9ca144b20a33875a7d8ed2aa7/exec\\_dec\\_40381\\_2020](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/008d76f9ca144b20a33875a7d8ed2aa7/exec_dec_40381_2020)



*estabelecidos pela lei regulamentada sujeita o ato regulamentador ao controle de legalidade pelas vias adequadas - judicial ou administrativa - não configurando situação de exorbitância do poder regulamentar. 6. Procedência do pedido de declaração de inconstitucionalidade do Decreto Legislativo n. 2.115/2017, com efeitos ex tunc e erga omnes.*

41. Não ocorreu, desta forma, **desrespeito à exigência de lei em sentido formal.**

#### **VII. Conclusões**

42. Observa-se, então, que tanto o Decreto Distrital nº 43.899/2022, quanto o Decreto Distrital nº 44.432/2023, que revogou o primeiro, ao estabelecerem prazo de validade para os créditos armazenados na forma de valores monetários do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF e reversão créditos expirados para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC/DF, não incorreram em ofensa à Constituição Federal, **ao contrário do apontado pela representação.**

43. Não há que se falar em **invasão de competência legislativa**, em **confisco de recursos** ou em **desrespeito à exigência de lei específica** quando da edição dos decretos em relevo.

44. Verifica-se, da argumentação anterior, que a representação do deputado distrital Fábio Felix Silveira é, no mérito, improcedente, podendo esta Corte: **(a)** considerar atendido do item II Decisão nº 1.470/2023 e **(b)** autorizar o arquivamento dos autos ”

8. Concluindo, a Instrução sugere ao Tribunal:

*“I. tomar conhecimento:*

- a) do Ofício nº 873/2023 - SEMOB/GAB com os esclarecimentos relativos ao teor da representação (peça 39);*
- b) do Ofício nº 313/2023-MPC/PG e respectivos anexos (peças 18 a 37);*
- c) do Decreto Distrital nº 44.432/2023 (peça 41);*
- d) do Papel de Trabalho de peça 42; e) desta Informação;*

*II. considerar:*

- a) atendido o item II Decisão nº 1.470/2023;*
- b) improcedente, no mérito, a representação formulada por deputado distrital (peça 1);*

*III. autorizar:*





*a) a ciência da decisão que vier a ser exarada ao representante e à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal;*

*b) a restituição dos autos à Secretaria de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade – SEGEM, para fins de arquivamento. ”*

## MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DE CONTAS:

9. O Ministério Público de Contas, por meio do Parecer n.º 943/2023-G1P/DA (e-doc 49CCB74A-e), de 31.10.2023, da lavra do Procurador DEMÓSTENES TRES ALBUQUERQUE, aquiesce parcialmente à proposta da Unidade Instrutória, com adendo. Do mencionado Parecer, destaco o seguinte trecho:

*“Em atendimento ao Despacho n.º 161/2023 - GCAC, o presente processo foi encaminhado a este Ministério Público de Contas, para manifestação.*

*Observa-se que o Decreto n.º 43.899/2022 estipulou prazo de validade para os créditos armazenados na forma de valores monetários do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA. Além disso, previu-se a reversão créditos expirados para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC.*

*O Decreto n.º 44.432/2023 (que revogou o Decreto n.º 43.899/2022) também trata do prazo de validade dos créditos armazenados em cartões do SBA (cartão mobilidade cidadão e Vale-Transporte), estabelecendo, em seu art. 2º, que os valores dos créditos expirados devem ser resgatados da conta de custódia dos créditos do SBA e revertidos à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do STPC, destinados à modicidade tarifária, nos termos do artigo 6º, § 2º, da Lei n.º 8.987/1995.*

*Acrescenta-se que o prazo estipulado para validade dos créditos, nos termos do Decreto n.º 44.432/2023, passou de um até um ano para até cinco anos, em relação aos créditos transferidos ao cartão mobilidade cidadão, e de um para até dois anos, quanto aos créditos transferidos ao cartão vale transporte.*

*Segundo a SEMOB, o Decreto n.º 44.432/2023 tem por objetivo garantir a modicidade tarifária do STPC; permitir o equilíbrio econômico-financeiro do sistema, haja vista a participação do Governo do Distrito Federal no pagamento de parcela das tarifas técnicas e das gratuidades asseguradas em lei; além de combater possíveis fraudes.*

*O estabelecimento de prazo de validade aos créditos de cartões da*





*bilhetagem não se caracteriza como matéria exclusiva da União. Tal assunto diz respeito a ações inerentes à política tarifária do Sistema de Transporte Público, ressaltando que, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, compete aos municípios a organização e prestação dos serviços públicos de interesse local, incluído o transporte público.*

*Já a Lei Orgânica do Distrito Federal, em seu art. 336, inciso III, estabelece que:*

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

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

*Dessa forma, cabe destacar o art. 3º, inciso III, da Lei Distrital nº 4.011/2007, ao estabelecer a implantação da política tarifária como competência da SEMOB, como órgão gestor do STPC:*

*Art. 3º A Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal - STPC/DF é o órgão gestor do Distrito Federal incumbido do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana e, nos termos do art. 26 da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui as seguintes atribuições mínimas:*

*[...]*

*III - implantar a política tarifária;*

*Ao avaliar a constitucionalidade da Lei nº 11.795/2009, que dispõe sobre o prazo de validade de um ano às passagens de transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional, o Supremo Tribunal Federal apresentou entendimento de que a matéria tratada na citada lei diz respeito à política tarifária dos serviços, conforme ADI 4289 / DF:*

*AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO ADMINISTRATIVO. LEGITIMIDADE ATIVA AD CAUSAM. PERTINÊNCIA TEMÁTICA. ART. 103, IX, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. ALEGAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI FEDERAL Nº 11.795/2009, QUE DISPÕE SOBRE PRAZO DE VALIDADE DOS BILHETES DE PASSAGEM DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL, INTERESTADUAL E INTERNACIONAL*



*PELO PRAZO DE UM ANO, NO TOCANTE AO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS. ATRIBUIÇÃO CONSTITUCIONAL DE COMPETÊNCIA RESIDUAL AOS ESTADOS-MEMBROS (CF, ART. 25, §1º). INCONSTITUCIONALIDADE.*

*[...]*

*4. O prazo de validade do bilhete, mais elastecido ou não, corresponde a um benefício que, por sua natureza, tem um custo. Incumbe ao Estado, como titular da exploração do transporte rodoviário intermunicipal, fixar a política tarifária à luz dos elementos que nela possam influenciar, tal como o prazo de validade do bilhete (art. 175, CF). [...] (ADI 4.289 / DF. Plenário. Relatora Ministra Rosa Weber. Julgamento em 11/04/2022)*

*Nesse mesmo sentido, salienta-se que a matéria regulada pelo referido Decreto Distrital se relaciona à política tarifária do setor de transporte público, caracterizando-se como competência do Distrito Federal.*

*Ressalta-se que, em 2022, o Poder Público foi responsável por cerca de R\$ 895,8 milhões<sup>1</sup> destinados a concessionárias do STPC, a título de complementação tarifária. No exercício de 2023, até 05/10/2023, foram pagos R\$ 767,6 milhões<sup>2</sup> às concessionárias do STPC, no intuito de manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema.*

*Em que pese o entendimento do Corpo Instrutivo, no intuito de que a retenção dos créditos não utilizados tempestivamente pelos usuários do STPC caracteriza-se como recurso extra tarifário ao financiamento do serviço público de transporte, consoante art. 9º, §1º, da Lei nº 12.587/2012, com o propósito de permitir a modicidade do valor da tarifa, cabe destacar que tal ação configura verdadeiro ato de confisco dos recursos dos usuários do STPC, o que contraria os preceitos de garantia ao direito de propriedade, constantes dos arts. 5º, inciso XXI, e 170, inciso II, da Constituição Federal.*

*Após adquiridos, tais créditos fazem parte do patrimônio pessoal do usuário do sistema de transporte público.*

*Ao avaliar a argumentação do Corpo Instrutivo, de que os recursos seriam uma espécie de receita acessória ao sistema, destaca-se entendimento do Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 3.697/2013 – Plenário, em que foram admitidas sondagens e não apenas uma forma específica de remuneração do concessionário, desde que fundamentadas na legislação e observado o interesse*

<sup>1</sup> Informações do Portal da Transparência do Distrito Federal. Disponível em: <https://www.transparencia.df.gov.br/#/>

<sup>2</sup> Informações do Portal da Transparência do Distrito Federal. Disponível em: <https://www.transparencia.df.gov.br/#/>



*público, a saber:*

ACOMPANHAMENTO. PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO. PRIMEIRO ESTÁGIO DE CONCESSÃO DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA. NOVO MODELO. DESAGREGAÇÃO VERTICAL E LIVRE ACESSO. AQUISIÇÃO PELA VALEC DA CAPACIDADE DE TRANSPORTE PELO MENOR PREÇO PASSÍVEL DE SER OFERTADO PELO MERCADO. INDUÇÃO AO USO DO MODAL FERROVIÁRIO. COMPETIÇÃO ENTRE OPERADORES INDEPENDENTES NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO. ATUAÇÃO DA VALEC NA PROMOÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DO SETOR. LEGALIDADE. RISCOS DO MODELO. OPERAÇÃO DEFICITÁRIA NOS ANOS INICIAIS. RISCOS FISCAIS. NECESSIDADE DE ESTABELECEER FORMAS DE FINANCIAMENTO DOS DÉFICITS. AJUSTES NO PROJETO BÁSICO. APROVAÇÃO DO ESTÁGIO. DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES [...]

*Na verdade, não procede a imposição de um único modelo, inalterável, padronizado e uniforme de concessão de serviço público, o que não é, de fato, o que se encontra na Lei 8.987/95. Não é possível pretender modelar todas as concessões possíveis em uma única estrutura, nem quero crer que a melhor interpretação da lei é a que privilegia o formalismo.*

*O instituto da concessão admite múltiplas modelagens e não forma única de remuneração do particular, permitindo a lei que sejam feitos ajustes em razão das circunstâncias e das necessidades existentes. Há, diversas soluções, respaldadas pela lei, desde que adequadas à satisfação do interesse público. [...] (TCU. Acórdão nº 3697/2013 – Plenário. Relator Conselheiro Walton Alencar Rodrigues. Julgamento em 16/12/2013)*

*O usuário constitui uma das partes do contrato de concessão de serviços públicos. Na análise da ADI nº 2.615, de acordo com o voto de vista da Ministra Rosa Weber:*

*Nessa linha, enfatizo, embora ostente características típicas de relação de consumo, a relação jurídica entre o usuário do serviço e a empresa prestadora é um segmento de uma relação jurídica trilateral que envolve, além desses sujeitos, o Poder Público, titular do serviço, a quem compete a definição dos parâmetros técnicos e econômicos da sua prestação. (STF. ADI 2.615 Pleno. Julgamento em 11/03/2015)*

*Segundo o art. 14, inciso I, da Lei nº 12.587/2012, dentre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, evidencia-se o recebimento do serviço adequado, nos termos do*



*art. 6º da Lei nº 8.987/1995.*

*Todavia, consoante Decretos nºs 43.899/2022 e 43.432/2023, o usuário do STPC perderia seus créditos sem que houvesse, previamente, qualquer contraprestação de serviço por parte dos operadores do sistema.*

*A Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social – PRODEP/MPDFT, nos termos da Recomendação nº 02/2018, recomendou ao DFTRANS (entidade gestora do STPC à época) a adoção das providências necessárias para regulamentação do prazo de validade dos créditos existentes no Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal (mobilidade cidadão e Vale Transporte), sendo assegurados aos usuários o direito de, pessoalmente, efetuarem o resgate ou revalidação dos créditos, após o prazo de vencimento.*

*Observa-se ainda que a implantação de prazo de validade dos créditos foi efetuada em outros estados e municípios brasileiros, com a consequente reversão dos valores a Fundos Especiais, como no Estado do Rio de Janeiro (Lei nº 5.628/2016) e no Município de Belo Horizonte (Decreto nº 13.384/2008). Salienta-se que, nestes casos, foi assegurado o direito do usuário revalidar os créditos ou solicitar o reembolso do respectivo valor, em até 30 dias após o seu vencimento.*

*Quanto à expectativa de eliminação das irregularidades relacionadas à descarga de créditos de cartões cidadão e vale transporte no SBA, as quais podem resultar em pagamentos indevidos a operadores de transporte e em comércio irregular de créditos, cabe à SEMOB, como órgão gestor do STPC, adotar ações de controle inerentes ao controle financeiro, prevenção e combate a fraudes e evasão de receitas do sistema, assegurando a integridade dos dados inseridos, assim como o correto uso dos benefícios atinentes à integração tarifária e operacional pelos passageiros do sistema.*

*Logo, este Ministério Público de Contas diverge da proposta de encaminhamento apresentada pelo Corpo Instrutivo. De acordo com o Parquet Especializado, cabe ao Plenário determinar que o Distrito Federal, como Poder Concedente do STPC, estabeleça prazo à revalidação dos créditos dos cartões de transporte do SBA (mobilidade cidadão ou Vale Transporte) expirados, ou mesmo ao reembolso dos valores existentes, em benefício dos usuários do sistema.*

*Quanto à regulação do STPC, esta vem a ser atribuição do Poder Executivo do Distrito Federal, por intermédio da SEMOB. A regulação pode ocorrer mediante diferentes instrumentos normativos, tais como Decretos, Instruções Normativas e Portarias.*

*Destaca-se o art. 3º, incisos I, II, IV e V, da Lei Distrital nº 4.011/2007:*



## Tribunal de Contas do Distrito Federal

GABINETE DO CONSELHEIRO ANDRÉ CLEMENTE A10

Proc.: 1.702/23

*Art. 3º A Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal - STPC/DF é o órgão gestor do Distrito Federal incumbido do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana e, nos termos do art. 26 da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui as seguintes atribuições mínimas:*

*I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;*

*II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade; [...]*

*IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;*

*V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;*

*A previsão normativa de prazo de validade dos créditos, assim como a sua destinação após a expiração, são assuntos relacionados à política tarifária do sistema, configurando-se como competência do Poder Concedente.*

*Constitui prerrogativa constitucional do Poder Executivo local a fixação de tarifas relativas ao serviço de transporte público coletivo, assim como a gestão dos contratos de concessão e permissão dos serviços de transporte público. Dessa forma, cabe destacar o entendimento do Supremo Tribunal Federal – STF, a saber:*

*AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI MUNICIPAL DE INICIATIVA DO PODER LEGISLATIVO. ISENÇÃO DE TARIFA DE TRANSPORTE COLETIVO. VÍCIO DE INICIATIVA. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO. [...] A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal assentou competir ao chefe do Poder Executivo iniciar projeto de lei concedendo benefício de tarifa para transporte coletivo. [...] (RE 1154488 – AgR. Segunda Turma. Relatora Ministra Carmen Lúcia. Julgamento em 05/11/2019)*

*AGRAVO REGIMENTAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. ADI ESTADUAL. LEI 8.170/2018 DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, QUE ESTABELECE NORMAS DE ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE PEDÁGIO NO RESPECTIVO TERRITÓRIO. OFENSA AO PRINCÍPIO*





*DA ISONOMIA. LEI ESTADUAL QUE INTERFERE NO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS FIRMADOS ENTRE O PODER EXECUTIVO E AS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS. VIOLAÇÃO AO ART. 37, XXI, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL E À SEPARAÇÃO DOS PODERES. LEI QUE NÃO INDICA FONTE DE CUSTEIO. INOBSERVÂNCIA DO ART. 112, § 2º, DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL. DESRESPEITO À AUTONOMIA MUNICIPAL (ART. 18 DA CF). [...]*

*4. A lei estadual impugnada imiscui-se indevidamente nas estipulações contratuais estabelecidas entre o Poder Executivo concedente e as empresas concessionárias, com ferimento ao disposto no art. 37, XXI, da Constituição Federal, e ao princípio da separação de poderes. [...]*

*(ARE nº 1.349.285 AgR/RJ. Primeira Turma. Relator Ministro Alexandre de Moraes, publicado em 18/2/2022).*

*Salienta-se também o Acórdão nº 1.086.043, citado pelo Corpo Técnico, em que o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios - TJDF-T entendeu pela inconstitucionalidade de Decreto Legislativo da Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF, com vistas a sustar efeitos de ato normativo do Poder Executivo que estabeleceu as tarifas do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal:*

*AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.115/2017 - DECRETO Nº 37.940/2016 - ATO NORMATIVO DO PODER EXECUTIVO - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - REAJUSTE DAS TARIFAS - SUSTAÇÃO EFEITOS - PRELIMINAR DE NÃO CABIMENTO DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - SUPERADA - INDEPENDÊNCIA DOS PODERES - PODER REGULAMENTAR - EXORBITÂNCIA - INEXISTÊNCIA - IRREGULARIDADES - QUESTÃO DE LEGALIDADE - DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. [...]*

*4. Constitui prerrogativa constitucional e legal do Chefe do Executivo local a fixação de tarifas referentes ao sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. Inexistência de exorbitância do poder regulamentar. [...] (TJDFT. 20170020002006 DF 0000295-75.2017.8.07.0000. Conselho Especial. Relator Desembargador Getúlio de Moraes Oliveira. Data de Julgamento: 06/03/2018)*

*Logo, a edição dos Decretos não configura desrespeito à exigência de lei em sentido estrito, por se tratar de aspecto da política tarifária do serviço no âmbito do Distrito Federal.*

*Dessa forma, os Decretos nº 43.899/2022 (revogado) e 44.432/2023, ao estabelecerem prazo de validade aos créditos*





*armazenados nos cartões do SBA (mobilidade cidadão e vale transporte), não incorreram em ofensa à Constituição Federal, tendo em vista não ter sido constatada qualquer invasão de competência legislativa da União. Além disso, não há necessidade de lei específica para tratar de matéria referente à política tarifária.*

*Contudo, este Parquet Especializado discorda do entendimento apresentado pelo Corpo Técnico, haja vista a configuração de confisco ilegal de propriedade privada (recursos financeiros) dos usuários do STPC, contrariando os arts. 5º, inciso XXI, e 170, inciso II, da Constituição Federal.*

*Ante o exposto, este Parquet Especializado aquiesce parcialmente com entendimento apresentado pelo Corpo Instrutivo, constante da Informação nº 110/2023 - DIGEM2, no sentido de considerar improcedente a Representação do Deputado Distrital Fábio Félix, especificamente no que se refere à possível ofensa à Constituição Federal, em face de invasão à competência da União, bem como à necessidade de lei específica para tratar de matéria referente à política tarifária.*

*Não obstante, propõe-se ao Plenário da e. Corte de Contas determinar ao Governo do Distrito Federal, como Poder Concedente do STPC, que fixe o prazo possibilitando a revalidação dos créditos dos cartões de transporte do SBA (mobilidade cidadão ou Vale Transporte) expirados, ou mesmo ao reembolso dos valores em benefício dos usuários do STPC. “*

**É o Relatório.**



## VOTO

10. Nesta fase, analisa-se o **mérito** da Representação, de autoria do Deputado Distrital FÁBIO FELIX SILVEIRA, acerca da publicação do Decreto n.º 43.899, de 31.10.2022, o qual poderia afrontar o direito constitucional à propriedade dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF (e-docs [F0B9966F-c](#) e [47A4576B-c](#)).

11. Em apertada síntese, o Representante alega que:

- o Decreto n.º 43.899/22 estabelece que os valores mantidos nos cartões de transporte sejam revertidos à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF após o prazo de 1 (um) ano sem movimentações;
- a mencionada previsão extrapola sensivelmente as competências constitucionais delegadas ao Governo do Distrito Federal, ferindo o direito constitucional à propriedade dos usuários daquele Sistema;
- o cartão de transporte que integra o Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF, chamado Cartão Mobilidade, é operacionalizado pelo Banco de Brasília - BRB e permite a recarga de valores para utilização do sistema de transporte público e integração entre modais de transporte no Distrito Federal;
- os créditos disponibilizados nos Cartões Mobilidade são adquiridos por meio de transação financeira, em que o usuário dispõe de recursos particulares com o objetivo de usufruir dos serviços prestados, em regime de concessão, pelas empresas devidamente habilitadas por contratação com o Poder Público;
- após adquiridos, tais créditos são de propriedade dos usuários do sistema de transporte público e não podem ser retidos pelo Poder Público, pois configuraria confisco de créditos e intervenção ilegal;
- as possibilidades de intervenção encontram-se previstas na Constituição Federal de 1988, mediante ressarcimento e de forma excepcional, como para garantir a função social da



propriedade, o que não é o caso do Decreto n.º 43.899/22;

- o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 0017304-17.2017.8.19.0000, declarou a inconstitucionalidade de trechos de lei estadual firmando entendimento de que a retenção dos valores armazenados no cartão de transporte é intervenção indevida na propriedade, configurando verdadeiro confisco dos créditos adquiridos pelo usuário;
- a exigência confiscatória trazida pelo Decreto n.º 43.899/22 não se fundamenta em lei em sentido formal.

12. Por fim, requer ao Tribunal a apresentação da medida judicial cabível, *“fazendo cessar os efeitos do referido decreto, com a declaração de sua nulidade e ou inconstitucionalidade”*.

13. O Corpo Técnico sugere a improcedência da peça inaugural e o arquivamento dos autos.

14. O Ministério Público aquiesce parcialmente à proposta da Instrução e opina pela:

a) improcedência da Representação, no que se refere à possível ofensa à Constituição Federal, em face de invasão da competência da União, bem como à necessidade de lei específica para tratar de matéria referente à política tarifária;

b) procedência da Representação, no que se refere à configuração de confisco ilegal de propriedade privada dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, contrariando os arts. 5º, inciso XXI, e 170, inciso II, da Constituição Federal;

c) determinação ao Governo do Distrito Federal, como Poder Concedente do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF, para que fixe prazo possibilitando a revalidação dos créditos dos cartões de transporte (Mobilidade Cidadão ou Vale Transporte) expirados, ou mesmo o reembolso dos valores em benefício dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF.

15. Passo à apreciação.



16. Não vislumbro reparos ao exame empreendido pela Unidade Instrutória, motivo pelo qual registro alinhamento às considerações tecidas na Informação n.º 110/2023 - Segem/Digem2 (e-doc 6BFD23F6-e), por seus próprios fundamentos, valendo-me, para tanto, da técnica da motivação *per relationem*, nos termos do art. 2º, § 3º, do Decreto n.º 9.830/19<sup>3</sup>, sem prejuízo dos comentários a seguir.

17. Preliminarmente, convém frisar o acertado posicionamento do Corpo Técnico quanto à continuidade da apreciação do mérito da exordial nestes autos, em que pese a revogação do Decreto n.º 43.899/22 (e-doc 47A4576B-c) pelo Decreto n.º 44.432/23 (e-doc A94AA707-e). Ambos os normativos têm conteúdo similar, visto que dispõem sobre os créditos armazenados na forma de valores monetários do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA/DF do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, diferindo basicamente apenas nos prazos de validade dos créditos dos cartões de transporte<sup>4</sup>.

18. Sendo assim, no Decreto n.º 44.432/23 estão presentes dispositivos passíveis das mesmas impropriedades supostamente contidas no Decreto n.º 43.899/22. Portanto, com amparo nos princípios da economia processual, da instrumentalidade das formas e do formalismo moderado, o exame de mérito da peça inaugural, assentado no Decreto n.º 44.432/23, não reclama uma nova representação.

19. Nessa linha, a exordial indica, basicamente, 3 (três) possíveis impropriedades atinentes à regulamentação realizada pelo Poder Executivo, quais sejam:

- a) invasão de competência privativa da União;
- b) ausência de regulamentação por lei em sentido formal; e
- c) confisco ilegal de propriedade privada.

20. Compulsando os autos, verifico que há consonância entre os Pareceres acerca da improcedência da Representação no tocante à **invasão**

---

<sup>3</sup> Decreto n.º 9.830, de 10 de junho de 2019: Regulamenta o disposto nos art. 20 ao art. 30 do Decreto-Lei n.º 4.657, de 4 de setembro de 1942, que institui a Lei de Introdução às normas do Direito brasileiro. "Art. 2º A decisão será motivada com a contextualização dos fatos, quando cabível, e com a indicação dos fundamentos de mérito e jurídicos. (...) § 3º A motivação poderá ser constituída por declaração de concordância com o conteúdo de notas técnicas, pareceres, informações, decisões ou propostas que precederam a decisão. "

<sup>4</sup> O prazo estipulado para validade dos créditos, nos termos do Decreto n.º. 44.432/23, passou de um para até cinco anos, em relação aos créditos transferidos ao cartão "Mobilidade cidadão", e de um para até dois anos, quanto aos créditos transferidos ao cartão "Vale transporte".



**de competência privativa da União e à ausência de regulamentação por lei em sentido formal**, sendo que a divergência entre eles se resume, exclusivamente, à procedência no que tange ao suposto **confisco ilegal de propriedade privada**.

21. Quanto à **invasão de competência privativa da União**, a fixação de prazo de validade dos créditos de cartões da bilhetagem automática não é matéria exclusiva da União, pois diz respeito a ações inerentes à política tarifária do Sistema de Transporte Público Coletivo, por sua vez ligada à competência dos municípios de organizar e prestar serviços públicos de interesse local, incluído o transporte público, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal<sup>5</sup>.

22. Nessa esteira, cabe destacar que o art. 3º, inciso III, da Lei Distrital n.º 4.011/07<sup>6</sup> – que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal<sup>7</sup> – estabelece que a implantação da política tarifária compete à Semob/DF, na qualidade de órgão gestor do STPC, o que afasta a ilegalidade atribuída pelo Representante à **ausência de regulamentação por lei em sentido formal** para tratar da validade dos créditos armazenados na forma de valores monetários do Sistema de Bilhetagem Automática - SBA.

23. Sendo assim, a regulação do STPC, de competência do Poder Executivo do Distrito Federal, por intermédio da Semob/DF, pode ocorrer por meio de diferentes instrumentos normativos, tais como Decretos, Instruções Normativas e Portarias.

24. Com relação ao alegado **confisco de propriedade privada**, oportuno transcrever o seguinte trecho do Ofício n.º 873/2023 - SEMOB/GAB

---

<sup>5</sup> “Art. 30. Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

<sup>6</sup> “Art. 3º A Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal - STPC/DF é o órgão gestor do Distrito Federal incumbido do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana e, nos termos do art. 26 da Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, possui as seguintes atribuições mínimas: [...] III - implantar a política tarifária;”.

<sup>7</sup> A Lei Orgânica do Distrito Federal, art. 336, inciso III, estabelece que:

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

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



(e-doc 67D1BD42-c), enviado pela jurisdicionada, visando dar cumprimento ao inciso II da Decisão n.º 1.470/23-CAC:

*“A respeito do assunto, com base na manifestação da Subsecretaria de Arrecadação, Gestão e Controle - SUACOG desta Pasta no Despacho - SEMOB/SUACOG (111395725), cumpre-nos informar que esta Secretaria, **atendendo às solicitações da população e buscando o melhor, reuniu-se na Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF no dia 13/03/2023** com os Deputados Fábio Félix (PSol), Gabriel Magno (PT) e Max Maciel (PSol), **para que fossem debatidas as medidas que iriam ao encontro dos anseios da população, que solicitava mais esclarecimentos sobre o Decreto nº 43.899, de 31 de outubro de 2022, ficando acordado então com as autoridades novos prazos e diretrizes a serem publicadas.***

*Isto posto, em 17 de abril de 2023 foi publicado o Decreto nº 44.432 (ID 111028861), que revogou o Decreto nº 43.899/2022, modificando os prazos para o recolhimento dos créditos vencidos. **O novo Decreto trata da expiração de créditos de transporte e não de recursos monetários**, destacando-se que a partir da primeira utilização os acessos são subsidiados pelo sistema, onde **atualmente a tarifa usuário demonstra-se bem inferior ao valor da tarifa técnica, não cobrindo os custos operacionais do Sistema de Transporte Público.** Quando o usuário compra um crédito de transporte de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos) para utilizar o BRT ele já está sendo subsidiado, haja vista que **a tarifa paga pelo usuário é inferior à tarifa técnica necessária para cobrir os custos do sistema**, posto isto, faz-se necessária a complementação tarifária.*

*Considerando que **o crédito será utilizado para o equilíbrio financeiro na complementação da tarifa usuário, com fito de que o usuário não receba aumentos significativos na sua passagem, e que a utilização dos referidos créditos visa evitar o uso indevido e a fraude**, onde o valeiro assedia pessoas que tenham recursos parados, evitando a criação de mercado paralelo.*

*Considerando ainda, que **a utilização desse crédito pela SEMOB diminui a necessidade de solicitação ao erário para cobrir a previsão orçamentária**, no qual é relativamente superior ao montante disponibilizado para a pasta, e que o Decreto objetiva regulamentar os prazos de expiração dos créditos conforme o tipo de cartão no sistema, concedendo a oportunidade de utilização dos créditos, pelos usuários, obtendo os seguintes prazos de validade:*

*I - Os Créditos transferidos ao cartão Mobilidade, adquiridos a partir de abril de 2022, terão **validade de 5 (cinco) anos**;*

*II - Os Créditos transferidos ao cartão Vale-transporte, adquiridos a partir de abril de 2022, terão **validade de 2 (dois) anos**;*





*III - Os Créditos adquiridos e não transferidos para os cartões terão validade de 2 (dois) anos.*

*§ 2º Os Créditos transferidos aos cartões Mobilidade, Vale-Transporte e demais cartões, adquiridos até março de 2019, deverão ser expirados imediatamente.*

*§ 3º Os Créditos transferidos aos cartões Mobilidade e Vale-Transporte, adquiridos entre abril de 2019 e março de 2022, deverão ser expirados a partir de abril de 2024.*

*§ 4º Os Créditos remanescentes de titulares falecidos poderão ser expirados, independente da validade estipulada nos parágrafos anteriores.*

*Deste modo, consideramos que os questionamentos proferidos pelo excelentíssimo Senhor Deputado Fábio Felix Silveira foram sanados com a nova publicação do Decreto nº 44.432/2023. “ (grifos nossos)*

25. Como se vê, mostra-se plausível a justificativa da Semob/DF<sup>8</sup>, no sentido de que o Decreto n.º 44.432/23 – ao estabelecer prazo de validade para os créditos dos cartões de transporte do SBA/DF e a retenção dos créditos vencidos em favor dos cofres distritais – objetiva garantir a moderação tarifária do STPC; permitir o equilíbrio econômico-financeiro do sistema sem orçamento do governo local, haja vista a participação do Governo do Distrito Federal no pagamento de parcela das tarifas técnicas e das gratuidades asseguradas em lei; além de combater possíveis fraudes.

26. Deste modo, os créditos de transporte retidos por perda de validade representam receita extratarifária, que auxilia na manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte e na modicidade do valor das tarifas. Assim, tais objetivos compatibilizam-se com os regramentos do art. 9º, *caput* e § 5º da Lei Federal n.º 12.587/12<sup>9</sup> (Plano Nacional de Mobilidade) e do art. 6º, § 1º da Lei Federal n.º 8.987/95<sup>10</sup> (Lei Federal de Concessões).

---

<sup>8</sup> Ofício n.º 873/2023 - SEMOB/GAB (e-doc 67D1BD42-c).

<sup>9</sup> “Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, **o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias**, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.”

<sup>10</sup> “Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e **modicidade das tarifas** (grifos no



27. Nesse prisma, um dos aspectos relevantes é que a retenção dos créditos também se presta ao combate de possíveis fraudes, que podem ensejar, inclusive, o comércio irregular de créditos.

28. Observo que, anteriormente à edição do Decreto n.º 43.899/22, objeto original da Representação, o assunto em pauta era regulamentado pelo Decreto n.º 39.508/18<sup>11</sup>, que previa a validade dos créditos de transporte por 1 (um) ano, a revalidação por igual período e a reversão ao STPC/DF para destinação ao pagamento dos resgates diários dos operadores do STPC/DF.

29. Com a edição do atual Decreto n.º 44.432/23, os usuários passaram a contar com maior flexibilidade para utilização, visto que o prazo estipulado para validade dos créditos passou de 1 (um) para até 5 (cinco) anos, em relação aos créditos transferidos ao cartão “Mobilidade cidadão”, e de 1 (um) para até 2 (dois) anos, quanto aos créditos transferidos ao cartão “Vale transporte”.

30. As alterações normativas promovidas denotam evoluções benéficas para os usuários do transporte público distrital, coerentes com a argumentação da Semob/DF, uma vez que foram precedidas de tratativas entre o poder público, quando do debate que reuniu Representantes do

---

original).”

<sup>11</sup> DECRETO Nº 39.508, DE 4 DE DEZEMBRO DE 2018

(Revogado(a) pelo(a) Decreto 43899 de 31/10/2022)

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VII e XXVI da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º Os créditos armazenados na forma de valores monetários em cartões do tipo Bilhete Único utilizados no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF terão prazo de validade de 01 ano, a contar da sua aquisição.

§ 1º Até 30 dias após o vencimento dos créditos de que trata o caput, o titular do cartão tipo Bilhete Único poderá revalidá-los por período de 01 ano, mediante requerimento formulado nos postos de atendimento do Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, mediante a apresentação do cartão e de documento oficial que comprove sua titularidade.

§ 2º A revalidação referida no § 1º deste artigo poderá ser realizada somente uma única vez.

§ 3º O DFTRANS deve revalidar os créditos no prazo máximo de 30 dias, a contar do requerimento de que trata o § 1º.

§ 4º Para os fins deste Decreto, considera-se documento oficial destinado à comprovação de titularidade do cartão e/ou de identidade do usuário:

I - carteira de identidade original, emitida por órgão de segurança pública de qualquer Unidade da Federação;

II - documento original emitido por conselho de classe ou ordem profissional;

III - carteira nacional de habilitação original;

IV - carteira de trabalho e previdência social original - CTPS;

V - passaporte original.

Art. 2º Decorrido o prazo de validade previsto no art. 1º, os valores dos créditos não revalidados devem ser revertidos ao STPC/DF, movimentados em conta bancária específica, destinada ao pagamento dos resgates diários dos operadores do STPC/DF.



governo do Distrito Federal, BRB Mobilidade e deputados distritais da Comissão de Transporte<sup>12</sup>.

31. Outros estados e municípios brasileiros também implantaram prazo de validade dos créditos, com a consequente reversão dos valores a Fundos Especiais ou ao STCP local, como é o caso do Estado do Rio de Janeiro (Lei n.º 5.628/09<sup>13</sup>), do Município de Belo Horizonte (Decreto n.º 13.384/08<sup>14</sup>), do Município de São Paulo (Decreto n.º 58.639/19<sup>15</sup>), do Município de Rio Branco (Decreto n.º 1.922/22<sup>16</sup>) e do Município de Curitiba (Decreto Municipal n.º 1.232/17<sup>17</sup>).

32. As condições estabelecidas por esses estados e municípios para uso dos bilhetes de passagem, vales-transportes, cartões e créditos armazenados na forma de valores monetários assemelham-se às estabelecidas no Distrito Federal, porém com prazos de validade variáveis.

33. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a Lei n.º 5.628/09 define, em seu art. 19, que os bilhetes de passagem, o vale-transporte e os créditos armazenados na forma de valores monetários terão prazo de validade de 1 (um) ano, a contar da sua aquisição.

34. No Município de Belo Horizonte, o Decreto n.º 13.384/08 prevê, em seu art. 37, que os créditos eletrônicos na modalidade vale-transporte terão validade de 180 (cento e oitenta) dias, enquanto os demais créditos eletrônicos terão validade de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contados a partir de sua venda ao usuário. É permitida a troca, até o trigésimo dia após o seu vencimento, apenas uma única vez, dos créditos eletrônicos

---

<sup>12</sup> Disponível em <https://www.brasilefatodf.com.br/2023/03/13/creditos-do-cartao-vale-transporte-terao-validade-ate-2024>. Acesso em 24.11.2023.

<sup>13</sup> Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/69d90307244602bb032567e800668618/76de911502259106832576a10060ff9f?OpenDocument>. Acesso em 27.11.2023.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2008/1339/13384/decreto-n-13384-2008-regulamenta-os-servicos-de-transporte-publico-coletivo-e-convencional-de-passageiros-por-onibus-do-municipio-de-belo-horizonte>. Acesso em 27.11.2023.

<sup>15</sup> Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58639-de-22-de-fevereiro-de-2019>. Acesso em 27.11.2023.

<sup>16</sup> Disponível em <http://portalcmg.riobranco.ac.gov.br/lai/wp-content/uploads/2015/06/DECRETO-N%C2%BA-1922-2022-Utiliza%C3%A7%C3%A3o-de-Cart%C3%A3o-eletr%C3%B4nico-no-Sistema-Integrado-de-Transporte-Urbano.pdf>. Acesso em 28.11.2023.

<sup>17</sup> Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=346095#:~:text=D%C3%A1%20nova%20reda%C3%A7%C3%A3o%20ao%20par%C3%A1grafo,Integrada%20de%20Transporte%20de%20Curitiba> e <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/utilidades/cartao-transporte> - Clicar em "Perguntas Frequentes", pergunta 10. Acesso em 27.11.2023.



na modalidade de vale-transporte que tenham perdido sua validade pelo decurso de tempo.

35. No Município de São Paulo, o Decreto n.º 58.639/19 limita em 5 (cinco) anos o prazo de validade do cartão do Bilhete Único (art. 13) e dos créditos eletrônicos monetários, temporais ou em cotas de viagens gratuitas adquiridas até a publicação do normativo (art. 16). Por outro lado, limita em 1 (um) ano a validade das cotas adquiridas após a publicação do normativo (art. 16). Também determina que, esgotado o prazo máximo para transferência de saldo, os créditos eletrônicos serão revertidos à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo (art. 15, § 2º).

36. No Município de Rio Branco, no Acre, o Decreto n.º 1.922/22 prevê, para os créditos da compra de Vale-transporte, Meu Cartão e Cartão do Estudante, a validade de 90 (noventa) dias para os créditos adquiridos anteriormente à vigência do normativo (art. 3º) e de 180 (cento e oitenta) dias para os adquiridos a partir da vigência do normativo (art. 4º). Os créditos que prescreverem serão revertidos, exclusivamente, para a modicidade tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano no Município de Rio Branco (art. 4º, parágrafo único).

37. Em Curitiba, o Decreto Municipal n.º 1.232/17 estabelece, em seus arts. 1º e 2º, que alteraram a redação do parágrafo único do art. 18 e do art. 19, respectivamente, do Decreto Municipal n.º 649/14, que os créditos pecuniários adquiridos até 2 de junho de 2017 terão validade de 5 (cinco) anos. Após essa data, o prazo de validade será de 1 (um) ano. Expirado o prazo, os créditos pecuniários não utilizados serão vertidos ao Fundo de Urbanização de Curitiba - FUC<sup>9</sup>.

38. Em alguns países da América Latina e da Europa, o tratamento dado à validade dos créditos do sistema de transporte público coletivo se assemelha ao destacado acima. Vejamos:

---

<sup>9</sup> Em que pese o mencionado regulamento tenha sido objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 0063555- 38.2021.8.16.0000, com pedido de tutela cautelar para suspender a vigência de normativos afetos ao tema em questão, é válido destacar, como o fez a Instrução, que o Tribunal de Justiça do Estado do Paraná - TJPR, ao negar a cautelar, valeu-se de argumentos utilizados pelo relator Desembargador Marcus Vinícius de Lacerda Costa, que corroboram as justificativas apresentadas pela Semob/DF (fls. 88/92 do e-doc [D5961373-e](#)). Conforme arguiu o Desembargador, os créditos remanescentes não utilizados pelos usuários do transporte público possuem capacidade de fomentar a política tarifária, pois materializam potencial receita acessória relacionada à bilhetagem. *Ademais, contribui para* a modicidade do valor da tarifa, visto que os recursos das expirações de créditos podem ajudar a manter a tarifa do usuário em patamar inferior à tarifa técnica, a manter o equilíbrio do sistema, como também a custear despesas com vandalismo.



39. Em Santiago, no Chile, a “*Resolucion Exenta n.º 3107*”<sup>20</sup> prevê a validade de 2 (dois) anos para as cotas de transporte e, de forma expressa, dispõe que, uma vez ocorrida a caducidade, não é possível solicitar a transferência para outro cartão, nem o reembolso das cotas vencidas:

8.1. Vigencia de la Tarjeta bip/

La vigencia de la Tarjeta bip/ es indefinida, sin perjuicio de la suspensión y caducidad de las Cuotas de Transporte cargadas en ella.

8.2. Suspensión de las Cuotas de Transporte.

Transcurrido más de 1 (un) año contado desde la última carga o uso de la Tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada, las Cuotas de Transporte contenidas en la respectiva Tarjeta quedarán suspendidas, esto es, no podrán ser utilizadas para pagar los servicios de transporte del Sistema Transantiago, mientras que la Tarjeta no registre una nueva carga dentro del año siguiente la fecha de la suspensión, en cuyo caso, el saldo de Cuotas de Transporte suspendidas se reactivará y sumará a la nueva carga efectuada.

8.3. Caducidad de las Cuotas de Transporte.

Transcurridos más de 2 (dos) años contados desde la última carga o uso de la Tarjeta, sin que ésta sea usada o cargada, se producirá la caducidad de las Cuotas de Transporte contenidas en la respectiva Tarjeta, las que quedarán irrevocablemente vencidas, no pudiendo ser utilizadas para pagar los servicios de transporte del Sistema Transantiago.

Igual plazo se aplicará para la caducidad de los Registros Asegurados (#RA), cuando no hayan sido descargados en un Medio de Acceso.

Producida la caducidad de las Cuotas de Transporte cargadas en una determinada Tarjeta o de #RA, no es posible solicitar su transferencia a otra Tarjeta ni el reembolso de las Cuotas de Transporte caducadas.

40. Em “*Ciudad de México*”, é disponibilizado um cartão unificado (*Tarjeta Recargable*) para os meios de transporte, com validade de 300 (trezentos) dias<sup>21</sup>:

<sup>20</sup> Santiago - **Chile (cartão BIP)**: 2 anos de validade e carga máxima de cerca de R\$ 150,00, conforme *Resolucion Exenta n.º 3107*”, disponível em [https://www.tarjetabip.cl/descargables/07\\_reglamento.pdf](https://www.tarjetabip.cl/descargables/07_reglamento.pdf) - item 8.3. Acesso em 27.11.2023.

<sup>21</sup> **CDMX** (cartão unificado para todos os meios de transporte): 300 dias. Informações disponíveis em <https://metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/tarjeta-recargable>). Acesso em 27.11.2023.





Para recuperar el saldo de una tarjeta comprada en el STC, físicamente maltratada, debes presentarte en los módulos arriba mencionados, con la tarjeta maltratada y una tarjeta en buenas condiciones, para el reembolso de su saldo.

#### **IMPORTANTE**

- a) El costo del plástico es de \$15 pesos le podrás cargar los viajes que requieras.
- b) La recarga máxima por tarjeta es de \$99 pesos
- c) Por seguridad, el saldo máximo de la tarjeta es de \$120 pesos.
- d) El monto cargado a la tarjeta tiene vigencia de 300 días naturales.
- e) En cada pase por el torniquete, en la tarjeta se descuenta el valor de un viaje, tarifa normal (\$5).
- f) Para recarga, no es necesario esperar a que el saldo se agote.
- g) Para garantizar la durabilidad de la Tarjeta de Movilidad Integrada, evita maltratarla, doblarla, perforarla, enmascararla, rayarla, mojarla, exponerla al calor.

41. Em Barcelona, na Espanha, são disponibilizados diversos tipos de cartão, com validades distintas, sendo a mais ampla de 1 (um) ano<sup>22</sup>:

#### ***“Caducidad de los abonos de transporte***

*La Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) establecen la validez temporal máxima de los billetes y abonos integrados adquiridos durante cada año.*

#### ***Caducidad de los títulos comprados en 2022***

*Las T-casual compradas en 2022 ya han caducado; se pudieron utilizar hasta el 15 de enero de 2023. El resto de títulos adquiridos durante el 2022 se pueden utilizar hasta el 31 de diciembre de 2023 incluido si no caducan antes a causa de la caducidad propia del título.*

*La T-16 y la T-verda se pueden utilizar hasta la fecha de caducidad propia en cada caso.*

#### ***Caducidad de los títulos comprados en 2023***

*Los títulos adquiridos en 2023 son válidos hasta el 15 de enero de 2024, excepto la T-jove en cartón, la T-16 y la T-verda. La T-jove en formato cartón se puede utilizar, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2023. La T-16 y la T-verda tienen su propia caducidad.*

#### ***Validez mensual***

*Los abonos con una validez mensual permiten viajar durante 30*

<sup>22</sup> Conforme informações disponíveis em [Condiciones uso billetes | Transports Metropolitans de Barcelona \(tmb.cat\)](#). Acesso em 27.11.2023.



*días desde la primera validación.*

*Los 30 días se contabilizan teniendo en cuenta el día entero de la primera validación, más los 29 días siguientes. El abono, por tanto, es válido hasta la finalización del servicio del último día. En caso de que el último día el servicio de metro finalice pasada la medianoche, será válido hasta las 3.59 h de la madrugada del día siguiente.*

**Validez trimestral**

*Los abonos con una validez trimestral permiten viajar durante 90 días desde la primera validación.*

*Los 90 días se contabilizan teniendo en cuenta el día entero de la primera validación, más los 89 días siguientes. El abono, por tanto, es válido hasta la finalización del servicio del último día. En el supuesto de que el último día el servicio de metro finalice pasada la medianoche, será válido hasta las 3.59 h de la madrugada del día siguiente. ”*

42. Diante do exposto, com as devidas vênias ao Órgão Ministerial, considero que são acertadas as conclusões oferecidas pelo Corpo Técnico e, desse modo, a Representação não merece prosperar, haja vista que não restaram comprovadas as irregularidades apontadas.

Com estes esclarecimentos, de acordo com a Unidade Instrutória, com ajustes redacionais, VOTO no sentido de que o Tribunal:

I. tome conhecimento:

a) do Ofício n.º 873/2023 - SEMOB/GAB (e-doc 67D1BD42-c);

b) do Ofício n.º 313/2023-MPC/PG e respectivos anexos (e-doc E8EB781A-e);

c) do Decreto Distrital n.º 44.432/23 (e-doc A94AA707-e);

II. tenha por atendido o inciso II da Decisão n.º 1.470/23 (e-doc 10D50CB4-e);

III. considere, no mérito, improcedente a Representação formulada pelo Deputado Distrital FÁBIO FELIX SILVEIRA (e-doc F0B9966F-c e anexo de e-doc 47A4576B-c);



**Tribunal de Contas do Distrito Federal**

GABINETE DO CONSELHEIRO ANDRÉ CLEMENTE A10

Proc.: 1.702/23

IV. dê ciência da decisão que vier a ser proferida ao i. Parlamentar signatário da exordial e à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob/DF;

V. autorize a restituição dos autos à Secretaria de Fiscalização de Gestão Pública, Infraestrutura e Mobilidade, para arquivamento, sem prejuízo de futuras fiscalizações.

Sala das Sessões, 31 de janeiro de 2024.

**ANDRÉ CLEMENTE LARA DE OLIVEIRA**  
**Conselheiro – Relator**