



Câmara Municipal de F

Estado de São Paulo

Câmara Municipal de Ribeirão Preto



Protocolo Geral nº 11198/2022

Data: 23/03/2022 Horário: 12:02

LEG -

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR	<u>DESPACHO</u> EM PAUTA PARA RECEBIMENTO DE EMENDAS Rib. Preto, <u>24 MAR 2022</u> de _____ _____ Presidente
Nº 18	<u>EMENTA:</u> ALTERA A LEI MUNICIPAL Nº 2969/2019 DE MODO A PROIBIR O AUMENTO ABUSIVO DO VALOR DAS VIAGENS DE PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM MOMENTOS DE GREVE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DE RIBEIRÃO PRETO.

SENHOR PRESIDENTE

Apresentamos à consideração da Casa o seguinte:

Art. 1º Será acrescido à Lei Municipal nº 2.969/2019, publicada em 23 de maio de 2019, o art. 7º-A, com a seguinte redação:

“Art. 7º-A. É vedada a cobrança de valores manifestamente abusivos em viagens pelas plataformas digitais gerenciadas por provedoras de redes de compartilhamento em cenários de greve do transporte público coletivo urbano de passageiros de Ribeirão Preto.

I – É considerado aumento abusivo a majoração igual ou superior a 50% do valor costumeiramente cobrado em viagens em condições semelhantes e na mesma faixa de horário.

Parágrafo único. A infração ao *caput* deste artigo ensejará a penalização das plataformas digitais gerenciadas por provedoras de redes de compartilhamento, nos termos do art. 12 desta lei.”

Art. 2º Caberá ao Executivo Municipal editar o Decreto nº 213/2019 para regulamentar o disposto nessa lei, se necessário.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Art. 3º As despesas com a execução desta lei, caso existam, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Às Comissões competentes.

Sala de Sessões, 21 de março de 2022.


Vereador Franco Ferro

JUSTIFICA-SE ABAIXO.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

JUSTIFICATIVA:

O presente Projeto de Lei Complementar (PLC) determina a proibição do aumento abusivo do valor das corridas de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em Ribeirão Preto nos momentos greve do transporte coletivo urbano de passageiros.

Para efeitos desta lei, é entendido como “aumento abusivo” toda aquela majoração no valor da viagem que resulte em aumento igual ou superior a 50% do preço costumeiramente cobrado em condições semelhantes e na mesma faixa de horário, seguindo os preceitos e parâmetros do Código de Defesa do Consumidor como complemento. Visto que o valor das viagens poderá variar, dentro do razoável, em função de diversas circunstâncias e fatores, busca-se limitar essa faixa de aumento de modo a valorizar o serviço do motorista por aplicativo e seu legítimo objetivo de lucro, sem que com isso inviabilize-se a locomoção de terceiros.

É compreensível que em um cenário de ausência de transporte público, que resulta em aumento de demanda, o valor de uma viagem por aplicativo que antes era cobrada em R\$15,00 suba para R\$20,00. Contudo, é completamente inadmissível que o preço de R\$15,00 anteriormente cobrado suba para R\$40,00 por conta dessa situação, por exemplo. Um aumento discrepante do preço em cenário de greve do transporte público configura insensibilidade para com os deveres de solidariedade social! Nesse sentido, o art. 51, incisos IV e X do Código de Defesa Consumidor, determina que é abusiva a obrigação que coloque o consumidor em desvantagem exagerada.

Imperioso acrescentar que o presente projeto de lei é necessário, indo ao encontro dos anseios dos ribeirão-pretanos que se veem cansados de pagar preços abusivos para viagens de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros todas as vezes que ocorre greve do transporte público coletivo de passageiros em Ribeirão Preto.

Não obstante, a situação econômica no país e na região de Ribeirão Preto é alarmante, com alto índice de desemprego, informalidade e inflação. O salário mínimo atual é de R\$1.212,00, além de que, conforme amplamente notificado, o IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), a inflação oficial no país, fechou 2021 a 10,66%, sob forte influência dos preços dos combustíveis¹. Além disso, o desemprego no Brasil só deverá atingir o nível pré-pandêmico em 2024, sendo que a estimativa do

¹ Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/01/11/inflacao-dezembro-de-2021-ipca->.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística é de que a quantidade de desempregados no país no início de 2022 é de aproximadamente 12 milhões de brasileiros².

Para piorar o cenário, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua), feita pelo Instituto Brasileiro de Economia e Estatística (IBGE), cerca de 40,8% do mercado de trabalho em julho de 2021 estava na informalidade³. Revelando que quase metade dos trabalhadores brasileiros não possui garantidos todos os direitos mencionados na CLT,

Com base no acima ilustrado, vê-se que grande parcela da população está situação de vulnerabilidade econômica em maior ou menos grau. Logo, inegavelmente urge ao Município promover esforços de modo a garantir uma vida digna aos munícipes, passando pelo seu dever de limitar situações abusivas no âmbito comercial, na medida de suas permissibilidades jurídico-legislativas. Com efeito, oportuno visitar o que está disposto no art. 5º, inciso X, da Lei Orgânica de Ribeirão Preto, que informa que compete ao Município combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização.

Quanto a constitucionalidade e legalidade do projeto de lei proposto, cabe destacar, de imediato, que não há neste PLC dicotomia entre livre iniciativa e intervenção estatal. Objetiva-se aqui repelir preços abusivos cobrados por empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros, que, por conseguinte, não orbitam o legítimo espaço da livre iniciativa determinados pela Constituição Federal. No mesmo sentido, cumpre aqui mencionar trecho do valoroso voto do Ministro Luís Roberto Barroso, relator do Recurso Extraordinário nº 1054110/SP⁴ no Supremo Tribunal Federal (STF):

É bem de ver, no entanto, que, como qualquer princípio, **a livre iniciativa não possui caráter absoluto**. Seu sentido e alcance são conformados a partir da ponderação com outros valores e fins públicos previstos no próprio texto constitucional. A leitura dos princípios do art. 170 da Constituição, que seguem ao lado da livre iniciativa, demonstra a inexistência de homogeneidade funcional entre eles. **Afinal, também são objetivos e princípios da ordem econômica “a valorização do trabalho humano”, “existência digna”, “justiça social”, “função social da propriedade”, “defesa do consumidor”, “defesa do meio ambiente” e a “redução das desigualdades regionais e sociais”**. O conjunto de valores que orienta a

² Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/macroeconomia/desemprego-cai-para-112-em-janeiro-menor-taxa-para-mes-mas-renda-despenca-quase-10-em-um-ano-25436152>.

³ Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2021/09/30/pais-tem-taxa-de-informalidade-de-408-no-trimestre-ate-julho-mostra-ibge.htm>.

⁴ O Recurso Extraordinário em questão tratava da constitucionalidade de leis municipais que proibiam aplicativos de transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados. Na decisão, foi entendido que tal proibição é inconstitucional. O inteiro teor do acórdão está disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

ordem econômica não estabelece, portanto, a exata extensão da intervenção do Estado na economia. É papel do interprete definir como acomodar esses diferentes valores.

Nesse aspecto, ainda que não se tenha uma definição abstrata da intensidade de interferência na ordem econômica, **é incontroverso que há fundamento para intervenção do Estado nos casos em que verificada a impossibilidade de o sistema de livre mercado produzir os comportamentos ou resultados incentivados ou tutelados pela Constituição**. Para além da ideia de simples correção de falhas de mercado, a intervenção se justifica inclusive para promoção de direitos fundamentais, inclusão de grupos minoritários, proteção de direitos intergeracionais e para defesa de valores sociais e culturais. (p. 39-40 do pdf) (Grifo nosso)

Trata-se, como visto, de regulamentação que visa coibir o aumento arbitrário dos lucros, sendo essa prática expressamente vedada no ordenamento jurídico pátrio, vindo a constituir infração contra a ordem econômica (art. 36, III, da Lei Federal nº 12.529/2011) e crime contra a economia popular (art. 3º, VI, da Lei nº 1.521/1951).

Superada essa questão, imperioso tratar da expressa permissão dada aos Municípios para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 11-A, *caput*, da Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana⁵:

11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Inclusive, no supracitado recurso extraordinário, os Ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), reiteradas vezes, validaram o art. 11-A, *caput*, da Lei Federal nº 12.587/2012 ao longo de seus votos, tendo ao final decididos pela

“1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”

Ou seja, a decisão da maior corte constitucional do país é da permissão para regulação do transporte privado individual de passageiros, desde que respeitados determinados parâmetros.

⁵ O art. 11-A da Lei Federal nº 12.587/2012 foi incluído por meio da Lei Federal nº 13.640/2018.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Ademais, visto que a aprovação deste PLC ensejará maior proteção ao usuário de transporte remunerado privado individual de passageiros, ele também está em completa sinergia com o Código de Defesa do Consumidor (Lei Federal nº 8.078/1990), que, dentre outros pontos, veda práticas abusivas nas relações comerciais e de serviço, sobretudo proibindo que o fornecedor de produtos ou serviços exija do consumidor vantagem manifestamente excessiva, ou que eleve sem justa causa o preço de produtos ou serviços, conforme dispõe o art. 39, incisos V e X do referido código.

Não obstante, o próprio Código de Defesa do Consumidor determina que os Municípios fiscalizarão e controlarão a produção, industrialização, distribuição, a publicidade de produtos e serviços e o mercado de consumo, no interesse da preservação da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem-estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias, nos termos do §1º do seu art. 55.

Quanto à regulação do tema em âmbito municipal, já existe a Lei Complementar nº 2.969/2019, que justamente disciplina o transporte individual privado remunerado por plataformas digitais em Ribeirão Preto, bem como o Decreto nº 213/2019 que regulamente a referida legislação. Portanto, observa-se que não se está aqui criando regulação nova.

O escopo do PLC, portanto, é acrescentar importante e urgente mecanismo de controle entre os deveres das plataformas digitais gerenciadas por provedoras de redes de compartilhamento de modo a evitar a aplicação de preços abusivos aos consumidores em cenários de greve no transporte público coletivo em Ribeirão Preto.

Por fim, sobre a legitimidade para propor o presente PLC, a Lei Orgânica do Município de Ribeirão Preto prevê a competência de a Câmara Municipal legislar sobre assuntos de interesse local, inclusive suplementando a legislação federal e estadual, no que couber, conforme estipula o art. 8º, alínea 'a', inciso I. Além disso, ela não ataca nenhuma das competências privativas do Prefeito Municipal estabelecidas no art. 71 da própria Lei Orgânica municipal.

Necessário pontuar, também, que não se cria, aqui, nenhum dever ou atribuição para o Executivo Municipal, nem se contraria dispositivo constitucional ou infraconstitucional. Pelo contrário, apenas se regulamenta algo permitido pela Lei Federal nº 12.587/2012, que fora validado pelo próprio STF, e que vai ao encontro do Código de Defesa do Consumidor, tudo isso de acordo com a competência constitucional para legislar sobre assuntos de interesse local, conforme art. 30, I, da Carta Magna.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Portanto, Nobres Legisladores, este projeto de lei é plenamente legítimo, legal, necessário, segue a demanda popular, e, por isso, merece ser aprovado pelos Nobres Vereadores e Vereadoras desta casa.

Sala de Sessões, 21 de março de 2022.



Vereador Franco Ferro