



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE**  
**2ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DA COMARCA DE MOSSORÓ**  
***Defesa do Consumidor e Fiscalização dos Ofícios***

*Alameda das Imburanas, nº 850, Costa e Silva, Mossoró/RN. Tel. (84) 3315-3346/3847. CEP: 59.625-340*  
02pmj.mossoro@mprn.mp.br

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DE UMA DAS VARAS  
DA FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DE MOSSORÓ/RN.**

**O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE**, por intermédio da Promotora de Justiça ao final assinada, no uso de suas atribuições legais e com fulcro nos art. 129, incisos II e III, e art. 5º, inciso I, da Lei Nº 7.347/85, bem como com base no Inquérito Civil nº 06.2016.00005898-8 – 2ª PmJM, vem, respeitosamente, à presença deste Juízo propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA**

em face do **MUNICÍPIO DE MOSSORÓ**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 08.348.971/0001-39, com sede na Av. Alberto Maranhão, Nº 1751, Palácio da Resistência, Mossoró/RN, CEP Nº 59.610-000, representado na forma do art. 75, inciso III, do Código de Processo Civil, por seu prefeito constitucional, pelas razões de fato e de direito abaixo aduzidas:

## **I – DOS FATOS**

### **1. O Primeiro Aumento – de R\$ 2,00 (dois reais) para R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos):**

Atendendo a solicitação do vereador Genivan Vale, em 19 de novembro de 2015, realizou-se audiência extrajudicial, na sede das Promotorias da Comarca de Mossoró, para relatar e discutir a ilegalidade do aumento do valor das passagens de ônibus na cidade de Mossoró. No ato fizeram-se presentes também os vereadores Jeronymo Lahyre e Francisco Carlos.

O então vereador Genivan Vale informou que em sessão da Câmara de Vereadores (não especificando o dia) compareceu uma consumidora do serviço de transporte público municipal relatando com indignação e surpresa a elevação da tarifa do serviço de R\$ 2,00 (dois reais) para R\$ 3,00 (três reais). Disse também que vislumbrou no jornal impresso daquele dia a cópia do cartaz estampado nos ônibus, informando a nova tarifa, e levantou o questionamento de como seria possível a empresa prestadora de serviço de transporte público elevar o valor do mesmo sem autorização dos Poderes Municipais.

Ressalte-se que a elevação relatada, de R\$ 2,00 (dois reais) para R\$ 3,00 (três reais), implica no relevante aumento de 50% do preço do serviço de transporte público, o qual ocorreu de forma repentina e inesperada, tendo os consumidores conhecimento da referida elevação apenas ao utilizar o serviço de ônibus.

O referido vereador informou que foi requisitada à prestadora do serviço – OCIMAR Transportes – a planilha de custos que teria embasado o aumento mencionado, a qual fora exposta em audiência pública realizada no dia 28 de setembro de 2015. No âmbito da referida audiência, os vereadores concluíram que o cálculo apresentado pelo prestador de serviços era inconsistente.

Em resposta à requisição ministerial, a Prefeitura Municipal e a Secretaria de Mobilidade Urbana esclareceram que a tarifa foi elevada de R\$ 2,00 (dois reais) para o valor de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos), com autorização do Decreto Municipal Nº 4.577, de 27 de novembro de 2015.

A partir da manifestação da Prefeitura Municipal, ficou evidenciado que, ao contrário do aumento de R\$ 2,00 para R\$ 2,80 – que foi motivado por meio de decreto municipal –, o aumento da tarifa de ônibus de R\$ 2,00 (dois reais) para R\$ 3,00 (três reais) havia sido estabelecida discricionariamente pela empresa prestadora de serviço público, sem autorização do Poder Público Municipal.

Apesar da referida autorização para elevação da tarifa de ônibus de R\$ 2,00 para R\$ 2,80, analisando o texto do Decreto Nº 4.577/2015 (cópia em anexo), o aumento, que representou um acréscimo de 40% (quarenta por cento) na tarifa, teve por base a “*discussão ocorrida em audiência pública de Mossoró no dia 28 de setembro de 2015 sobre o valor da tarifa básica do transporte coletivo do Município*”. Ocorre que, conforme ata da referida audiência, juntada às fls. 17/24 do Inquérito Civil, a discussão aventada não foi sobre o valor da tarifa básica do transporte coletivo, mas sim sobre a saúde pública no município de Mossoró/RN. Ou seja, apesar dos esforços do Ministério Público para ter acesso às motivações que ocasionaram a primeira elevação do valor da tarifa de ônibus, não houve êxito, pois tais dados, contrariando o dever de publicidade e transparência da Administração Pública, não se fizeram disponíveis/acessíveis à sociedade.

## **2. O Segundo Aumento – de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos) para R\$ 2,95 (dois reais e noventa e cinco centavos):**

A Prefeitura e a Secretaria de Mobilidade Urbana informaram sobre a alteração da prestadora do serviço de transporte público na cidade de Mossoró, em virtude da deflagração de Processo Licitatório nº 040/2015-SEMOB, passando a prestar o serviço de transporte coletivo, até os dias atuais, a empresa “Cidade do Sol” (fls. 513/523).

Tendo em vista a referida mudança de operadora do serviço de transporte de ônibus municipal, foi requisitado à “Cidade do Sol” que encaminhasse a planilha de cálculo dos custos da passagem de ônibus.

A empresa cumpriu a determinação e informou sobre **nova elevação do valor da passagem de ônibus para R\$ 2,95** (dois reais e noventa e cinco centavos), no ano de 2016.

O referido aumento decorreu da Proposta de Tarifa apresentada à Concorrência Pública nº 40/2015-SEMOB, constante do “envelope 03”, sendo o valor de R\$ 2,95 o escolhido pelo Poder Público como melhor proposta, consoante se depreende dos documentos fls. 539/548.

Com os dados e documentos apresentados pela atual concessionária de transporte público, foi realizada perícia contábil pelo Núcleo de Apoio Técnico Especializado (NATE), para apurar a elevação do valor da tarifa para R\$ 2,95 (dois reais e noventa e cinco centavos), a qual concluiu, em suma, pela discrepância entre os custos efetivos apurados pela referida perícia contábil, que seriam de R\$ 496.636,85 (quatrocentos e noventa e seis mil reais, seiscentos e trinta e seis reais e oitenta e cinco centavos), e os custos declarados pela empresa concessionária, que seriam de R\$ 608.063,53 (seiscentos e oito mil reais, sessenta e três reais e cinquenta e três centavos).

A perícia do NATE verificou, também, a existência de fragilidades na elaboração da planilha de custos, tais como a interpretação de despesas administrativas como custos, onerando o serviço em 18,32% ao mês (fls. 555/562).

### **3. O Terceiro Aumento – de R\$ 2,95 (dois reais e noventa e cinco centavos) para R\$3,30 (três reais e trinta centavos):**

A tarifa do transporte público já sofreu **outra elevação – por intermédio do Decreto Municipal Nº 5.165/17, cuja cópia segue anexa –, sendo**

cobrado atualmente o valor de R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos).

Quanto ao último aumento, a justificativa apresentada no ato estaria relacionada a “*informações prestadas pela Secretaria de Segurança Pública, Defesa Civil, Mobilidade Urbana e Trânsito, resultado avaliação tarifária*”, as quais não estão disponíveis no sítio da referida Secretaria, como ficou verificado nas pesquisas realizadas junto ao mesmo, não sendo possível aferir quais circunstâncias o ensejaram, violando, mais uma vez, o dever de publicidade e transparência da Administração Pública na definição do valor tarifário do transporte coletivo.

#### **4. Síntese do Caso:**

Com base nos documentos que instruem o Inquérito Civil Nº 06.2016.00005898-8, verifica-se a ocorrência de três elevações desarrazoadas no valor da tarifa do serviço de transporte público no Município de Mossoró, visto que:

Com relação ao primeiro aumento, ocorrido em 2015, a tarifa passou de R\$ 2,00 para R\$ 2,80, o que significou uma elevação de 40% no preço das passagens, sem justificativa para tanto.

A não apresentação/disponibilização da justificativa do ato administrativo viola os princípios constitucionais que norteiam a atividade da Administração Pública, tais como os da publicidade e transparência. Ademais, a política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pela transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão desta. Tudo consoante dispõe o art. 8º, da Lei Nº 12.587/2012.

Já o segundo aumento, ocorrido em 2016, foi pautado em planilha de custos, que, como concluiu o NATE, apresenta discrepância entre os custos efetivos apurados pelo *expert* responsável pela análise e os declarados pela empresa. Ademais, as fragilidades decorrentes da interpretação de despesas

administrativas como se custos fossem e da equiparação destas às despesas com pessoal administrativo (pagamento de salários, por exemplo) oneram em 18,32% ao mês a prestação do serviço, sendo o documento ilegítimo para embasar a elevação do valor da tarifa.

Por sua vez, o último aumento, ocorrido no ano corrente (2018), elevou o preço da passagem de R\$ 2,95 para R\$ 3,30, o que representa um aumento de 11%, que, assim, como o primeiro aumento, não foi justificado, e igualmente violou os princípios constitucionais da Administração Pública, desrespeitando os comandos inseridos no art. 37, *caput*, da CRFB/88, estando ausentes dados concretos e palpáveis a respeito de todos os componentes que devem ser considerados na fixação da tarifa ao usuário.

O que podemos observar é que a publicidade do ato de revisão da tarifa de transporte de ônibus na cidade de Mossoró se dá apenas no momento da efetiva publicação do decreto pelo Prefeito Municipal aumentando a tarifa. Assim, a ausência de publicidade do processo impede que a sociedade civil, principal interessada, tenha efetivo conhecimento, especialmente do teor das planilhas de custo eventualmente apresentadas, não podendo, portanto, questionar e reivindicar alterações necessárias.

## **II – DO DIREITO**

A presente demanda tem por objeto a declaração de ilegalidade dos aumentos do valor da tarifa do serviço de transporte público municipal, operados por meio dos Decretos Municipais nº 4.577/2015 e 5.165/17, e, com relação ao aumento efetivado em 2016, fundamentado em planilha de custos eivada de fragilidades apontadas por laudo pericial.

A política tarifária no sistema de transporte público urbano é o conjunto de medidas, regras e normas estabelecidas pelo poder público que delimitam a forma de financiamento da operação desses sistemas e a cobrança de contrapartida financeira por parte dos usuários.

Para estipular as tarifas do transporte, gestor municipal tem de seguir a legislação vigente sobre o tema, estabelecida na Lei da Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587/2012), na Lei das Concessões (Lei Nº 8.987/1995) e na Lei das Licitações ( Leis Nº 8.666/1995 e Nº 9.074/1995).

Por sua vez, as diretrizes para a regulação do serviço de transporte público coletivo encontram-se insculpidas no Capítulo II da Lei Nº 12.587/2012, que dispõe em seu art. 8º:

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

A lei estabeleceu o princípio da modicidade tarifária, o que significa que as tarifas cobradas têm de ser compatíveis com a renda dos usuários pagantes. Estabeleceu também que a equidade social e aumento da qualidade dos serviços devem ser priorizados na formatação dos modelos de financiamento do transporte público urbano.

Portanto, dentro deste recorte legal, a política tarifária do transporte público coletivo exige do gestor que, ao fixar a tarifa para o usuário, o faça pela menor tarifa possível de ser cobrada do usuário para que este desfrute de um serviço público adequado, com qualidade e continuidade, conforme previsto no art. 6º, §1º, da lei 8.987/95.

De outra feita, com relação ao ato administrativo, este é composto por cinco elementos: competência, forma, objeto, motivo e finalidade. O motivo, nas palavras de Maria Sylvia Zanella Di Pietro<sup>1</sup>, “*é o pressuposto de fato e de direito que serve de fundamento ao ato administrativo*”, relacionando-se o direito ao dispositivo legal e o fato às circunstâncias que levaram à edição de determinado ato pela Administração Pública. A natureza imprescindível da indicação de motivo implica em invalidade do ato administrativo em decorrência da sua ausência.

A obrigatoriedade da motivação decorre dos comandos inseridos no art. 5º, inciso II, e art. 37, *caput*, da Constituição Federal, no tocante aos princípios da legalidade e publicidade.

Defende-se, portanto, que os aumentos do valor da tarifa do serviço de transporte público é ilegal em razão da invalidade/nulidade dos Decretos que lhe autorizaram, pelo descumprimento dos elementos componentes dos atos administrativos.

---

1 DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 27ª Edição Ed. Atlas: São Paulo.



Acrescenta-se, ainda, que qualquer reajuste tarifário deve estar embasado em estudo direcionado, considerando as mais diversas circunstâncias, e publicizado para possíveis questionamentos pela população, sobretudo a parcela que faz uso do serviço. Não vale ser considerada unicamente a planilha de custo da empresa concessionária vencedora da licitação, ainda mais quando esta apresenta fragilidades, como foi constatado por meio da perícia contábil realizada pelo NATE.

Sobre a necessidade dos referidos dados para o reajuste de tarifa, é importante citar parte do voto do eminente Desembargador Flávio Rostirola, no julgamento da ADIn n. 2017.00.2.000200-6 (TJDFT):

“Foram feitas vias expressas para ônibus, aquisições de ônibus articulados para todas as cidades satélites. Quando se fixa um corredor exclusivo de ônibus, objetiva-se o quê? Diminuir o desgaste do veículo, diminuir o desgaste dos pneus com caixas automáticas para que não se tenha também o desgaste do veículo, que não se tenha um maior desgaste freio e demais componentes, porque as paradas são previamente estabelecidas no decorrer, não há trânsito. Isso tudo, irá refletir em benefício do preço tarifário do usuário. Então, isso reflete na tarifa. Não se calcula a tarifa por índice inflacionário, mas basicamente e apenas pelo aumento dos insumos incidentes ao transporte coletivo como preço de veículos, combustível, pneus e aumento salarial, etc. Esses são os elementos definidores para se promover o estudo do índice de aumento tarifário. Até mesmo, porque pode ser estabelecido o índice inflacionário, mas contrariamente, simultaneamente não haver aumento dos insumos do combustível para o transporte público, pneus, insumos em razão de políticas públicas e subsídios federais as empresas de transporte e os próprios governos estaduais. E isso acontece com muita

frequência.”

Esse é o entendimento jurisprudencial, exemplificado pelo aresto colacionado a seguir:

DIREITO ADMINISTRATIVO. INDEFERIMENTO DE LICENÇA-CAPACITAÇÃO. ATO DISCRICIONÁRIO. POSSIBILIDADE DE CONROLE JURISDICIONAL. MOTIVAÇÃO PRECÁRIA E INIDÔNEA. VÍCIO DE ILEGITIMIDADE. SENTENÇA MANTIDA.

I. Não pode ser considerado juridicamente idôneo ato denegatório de licença-capacitação que se limita a consignar, sem qualquer embasamento de fato ou de direito, a falta de conveniência e oportunidade para a Administração Pública.

**II. Não obstante o perfil discricionário do ato administrativo, motivação genérica e sem apoio em elementos concretos não pode ser considerada apta a respaldá-lo juridicamente.**

**III. A motivação não constitui requisito meramente formal de validade do ato administrativo, daí porque deve ser juridicamente idônea do ponto de vista substancial, a teor do que estatui o artigo 50, § 1º, da Lei 9.784/99.**

IV. Do mesmo modo que o Poder Judiciário pode avaliar o ato administrativo sob o ângulo da legalidade, pode fazê-lo para checar a legitimidade do exercício da discricionariedade administrativa a fim de expungir abusos e desvios de poder.

V. O próprio mérito do ato administrativo pode ser sindicado judicialmente porque a discricionariedade está jungida a parâmetros de legalidade sob a perspectiva da finalidade e do interesse público.

**VI. Se por um lado o juízo de conveniência e oportunidade não pode ser subtraído ao administrador, o seu exercício pode ser aferido à luz dos princípios da legalidade, da legitimidade, da eficiência e da impessoalidade.**

Recurso e remessa necessária desprovidos. (TJDFTAcórdão

n.900887, 20140111314599APO, Relator: JAMES EDUARDO OLIVEIRA, Revisor: CRUZ MACEDO, 4ª TURMA CÍVEL, Data de Julgamento: 14/10/2015, Publicado no DJE: 26/10/2015. Pág.: 347) – Grifamos.

Por todo o exposto, o Ministério Público requer que sejam declarados inválidos/nulos os Decretos Municipais nº 4.577/2015 e 5.165/17, retornando à cobrança do valor de R\$ 2,00 (dois reais) a passagem.

### **III – DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO**

A legitimidade do Ministério Público para figurar no polo ativo da presente relação processual está inserta no comando do art. 129, inciso III, da Constituição Federal de 1988, ao estabelecer, expressamente, ser este Órgão legitimado para a proposição de inquéritos civis públicos e ações civis públicas visando a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

Em compasso com o referido dispositivo constitucional, a Lei Orgânica Nacional do Ministério Público (Lei Federal n.º 8.625/93), ao estabelecer as funções gerais do Ministério Público, confere-lhe, em seu artigo 25, inciso IV, alínea “a”, legitimidade para propor ação civil pública visando a proteção ao meio ambiente, consumidor, aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turísticos e paisagístico, e a outros interesses difusos, coletivos e individuais indisponíveis e homogêneos.

Noutro quadrante da legislação infraconstitucional, a Lei Complementar Estadual n.º 141/96 (Lei Orgânica do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte), em obséquio ao comando constitucional já comentado e à Lei Orgânica Nacional do Ministério Público, por sua vez, também legitima o *Parquet*, em seus arts. 62, inciso I e 67, inciso IV, alínea “d”, a manejar a ação civil pública na defesa de interesses difusos e coletivos.

A presente demanda tem por objeto a legalidade do aumento da tarifa de transporte público, autorizada pelo Poder Executivo Municipal, por meio dos Decretos nº 4.577/2015 e 5.165/17, os quais elevaram o valor da passagem de ônibus em 50% e 11%, respectivamente.

Assevere-se que a prestação de serviço público também está sujeita às normas protecionistas do Código de Defesa do Consumidor, como se depreende dos art. 4º, inciso VII e 6º, inciso X do referido diploma legal, *in verbis*:

Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

(*omissis*)

VII – racionalização e melhoria dos serviços públicos;

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

(*omissis*)

X – a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

Nesse ínterim, a legitimidade ativa do Ministério Público também encontra fundamento no Código de Defesa do Consumidor, uma vez que, conforme seu art. 81, inciso I, poderá atuar, de forma concorrente, nos casos de defesa coletiva, relacionando-se esta a proteção dos interesses difusos, coletivos ou individuais homogêneos, na definição do art. 81, parágrafo único, abaixo colacionados.

Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.

Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

I – interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;

II – interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base;

**III – interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.**

Art. 82. Para os fins do art. 81, parágrafo único, são legitimados concorrentemente

I – o Ministério Público.

Com base no exposto, não restam dúvidas quanto à legitimidade deste Órgão Ministerial para propor a presente Ação Civil Pública em defesa dos direitos individuais homogêneos da população mossoroense, em face do aumento ilegal da tarifa do serviço de transporte público.

#### **IV. O PRINCÍPIO DA VULNERABILIDADE DO CONSUMIDOR E A INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA**

A vulnerabilidade do consumidor é disposta no art. 4º, inciso I, do Código de Defesa do Consumidor, ao dispor que *“a Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: I – reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo”*.

O reconhecimento da vulnerabilidade trouxe como instrumento para facilitação da defesa do consumidor a inversão do ônus da prova, a qual é um direito básico previsto no art. 6º, inciso VIII do Código de Defesa do

Consumidor, *in verbis*:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:  
(*omissis*)

VIII – a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências.

As alegações de fato estão embasadas no que restou apurado no Inquérito Civil Nº 06.2016.00005898-8, cuja cópia segue anexa, demonstrando a elevação do valor das tarifas do serviço de transporte público, autorizadas pelo Poder Executivo, por meio dos Decretos Nº 4.577/2015 e 5.165/17.

Quanto a hipossuficiência, deve ser ressaltada que esta decorre de dois aspectos, um de ordem técnica e outro de cunho pecuniário. O primeiro está intimamente ligado a situação de hierarquia do fornecedor de produtos/serviços com relação ao seu usuário, já que somente aquele tem pleno conhecimento do que está sendo comercializado, enquanto a este fica reservado valer-se da confiança e da crença na boa-fé.

Segundo o Professor Paulo Valério Dal Pai Moraes:

O consumidor não detém conhecimentos sobre os meios utilizados para produzir produtos ou para conceber serviços, o que o torna presa fácil no mercado de consumo, pois, necessariamente, deve acreditar na boa-fé com que o fornecedor “deve estar agindo”.<sup>2</sup>

No caso específico, a hipossuficiência ainda é acentuada por tratar-se de prestação de serviço público por uma única pessoa jurídica, configurando monopólio da empresa “Cidade do Sol” o serviço de transporte público, já que os consumidores não tem outra opção em se tratando de ônibus coletivo no município de Mossoró.

Por todo os exposto, requer o Ministério Público que seja deferido

---

<sup>2</sup>MORAES, Paulo V. dal Pai. Código de Defesa do Consumidor. O princípio da vulnerabilidade: no contrato, na publicidade, nas demais práticas comerciais. Porto Alegre: Editora Síntese, 1999. pág. 116.

o benefício da inversão de ônus da prova, com fundamento no art. 6º, inciso XIII do CDC, uma vez que a presente demanda trata de relação de consumo e estão presentes a verossimilhança das alegações e a hipossuficiência dos consumidores.

## VI. DA TUTELA DO DANO MORAL E MATERIAL TRANSINDIVIDUAL

Também defende-se a lesão à moral da sociedade, pois, nas palavras de Carlos Alberto Bittar Filho:

O dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico: quer isso dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto imaterial. (Dano Moral Coletivo no atual contexto jurídico brasileiro. Revista de Direito do Consumidor, nº 12, outubro/dezembro de 1994. São Paulo: Revista dos Tribunais).

Igual é o posicionamento de Dionísio Renz Birnfeld:

O dano moral ou extrapatrimonial coletivo é, pois, uma **injusta lesão à moralidade comunitária ou a determinados valores coletivos, um ferimento impingido à própria cultura em seu aspecto imaterial**. Do exposto, extraem-se as seguintes características do dano moral ou extrapatrimonial coletivo e que colaboram para o seu conceito: a **conduta antijurídica do autor; a ofensa grave e intolerável a valores ou interesses morais (extrapatrimoniais) de uma determinada coletividade; a percepção do dano, obtida a partir da presunção razoável da ocorrência da sensação de perda de estima, de indignação, de repulsa, de inferioridade, de desesperança, de aflição, de humilhação ou qualquer outro sentimento negativo advindo do ataque à dignidade humana; e o nexos causal entre conduta e**

**lesão socialmente repudiada** (Dano moral ou extrapatrimonial ambiental. São Paulo: LTr, 2009. p. 70-71.) (grifo nosso).

No presente caso, o dano moral coletivo decorre da percepção do prejuízo àqueles que fazem uso dos ônibus e não dispõem de outro meio de locomoção. Como só existe uma empresa prestando o serviço de transporte público em Mossoró, àqueles não cabe outra opção se não aceitar o valor que lhe é cobrado, apesar de toda a indignação e humilhação que lhe acarrete, sobretudo se considerar que o valor não é justo comparativamente à qualidade do serviço.

A verificação do dano moral coletivo, segundo os ensinamentos de Sérgio Augustin e Ângela Almeida é possível sempre que se vislumbrar o ferimento a interesse moral (extrapatrimonial) de uma coletividade, configurando dano possível de reparação, o que abrange não só o abalo, a repulsa, a indignação, mas também a diminuição da estima infligida e apreendida em dimensão coletiva, concluindo-se facilmente pela imperiosidade da apresentação do dano como injusto e de real significância, usurpando a esfera jurídica de proteção à coletividade, em detrimento dos valores fundamentais do seu acervo (Dano moral coletivo. Revista da Faculdade de Direito. nº 18. Caxias do Sul: EDUCS, 2008, p. 40/41).

Como é sabido, os requisitos para a comprovação do dano moral difuso ou coletivo ou individual homogêneo (dano moral transindividual) não são os mesmos secularmente consagrados para a comprovação, *v.g.*, do dano moral individual e do dano patrimonial individual. Em verdade, **o dano moral coletivo *latu sensu* (transindividual) decorre diretamente da conduta ilícita (nexo de causalidade), a prova do dano moral coletivo *latu sensu* consiste na prova do ilícito em si.**

Xisto Tiago de Medeiros Neto esclarece a respeito da prova do dano moral metaindividual, com absoluta propriedade, que:

Não se cogita, pois, com vistas à demonstração do dano moral coletivo, da análise do traço subjetivo do lesante ou de



prova do prejuízo moral, pois este se evidencia do próprio fato (*ipso facto*). **E é lógico que assim se dê, considerando: (a) que os efeitos dos danos causados são diretamente captados da sua ocorrência, consequência da índole moral dos interesses transindividuais tutelados; (b) estarem tais interesses espalhados de maneira fluida por determinadas coletividades, na maior parte dos casos havendo indeterminação dos indivíduos; (c) a natural dificuldade de uma aferição exata da sua extensão e profundidade; e, ainda, (d) a relevância da sua reparação para o equilíbrio social** (MEDEIROS NETO, Xisto Tiago. Dano moral coletivo. São Paulo: Ltr, 2004, p. 152.). (grifo nosso).

Assinale-se, destarte, que a ideia e o reconhecimento do dano moral coletivo, bem como a necessidade de sua reparação, constituem mais uma evolução nos contínuos desdobramentos do sistema da responsabilidade civil, significando a ampliação do dano extrapatrimonial para um conceito não restrito ao mero sofrimento ou à dor pessoal, porém extensivo a toda modificação desvaliosa do espírito coletivo, ou seja, a qualquer ofensa aos valores fundamentais compartilhados pela coletividade, e que refletem o alcance da dignidade dos seus membros.

A garantia da reparação do dano moral transindividual ganha indubitável relevo nas hipóteses em que apenas a imposição judicial de uma abstenção (não-fazer), de cessação da conduta danosa ou mesmo de um dever (fazer algo), ou ainda da simples reparação dos danos individuais verificados, deixaria impune e irressarcida a lesão já perpetrada (e suas consequências danosas), favorecendo-se, assim, o próprio lesante, autor da prática ilícita, tendo como resultado o abuso, o desrespeito e a exploração da coletividade lesada, atingida que foi nos interesses e valores de expressão na órbita social.

E mais, nessas hipóteses não há que se falar unicamente em reparação em favor de um grupo de pessoas, no sentido de compensá-lo pelos danos pessoais. Enseja ter-se em conta, mais propriamente, a imposição ao ofensor, também, de uma condenação pecuniária que signifique uma penalização pela prática de conduta tão reprovável quanto ilícita, que, certamente, resultou em benefícios indevidos para si, circunstância que fere e indigna a sociedade com um

todo.

Portanto, pode-se assinalar que os direitos ou interesses coletivos (art. 81, parágrafo único, inciso II, do Código de Defesa do Consumidor) dos usuários do sistema de transporte público coletivo de Mossoró/RN, e da população que arca indiretamente com o reajuste ilegalmente implementado, foram lesionados pelos atos ilícitos praticados pelo requerido, o que impõe reparação ou compensação dos danos extrapatrimoniais experimentados.

A indenização civil, por desrespeito aos direitos metaindividuais dos consumidores, independentemente das sanções administrativas ou penais cabíveis, à falta de maiores informações sobre a dimensão da fraude ou o número de consumidores lesados e a falta de condenação anterior por prática semelhante, deve ser estipulada levando-se em conta que seu valor tenha caráter inibitório e ressarcitório.

Carlos Alberto Bittar Filho, defendendo a importância de se pleitear dano moral coletivo, afirma:

Seja protegendo as esferas psíquica e moral da personalidade, seja defendendo a moralidade pública, a teoria do dano moral, em ambas as dimensões (individual e coletiva), tem prestado e prestará sempre inestimáveis serviços ao que há de mais sagrado no mundo: o próprio homem, fonte de todos os valores (BITTAR FILHO, Carlos Alberto. Dano Moral Coletivo. Revista de Direito do Consumidor nº 12. São Paulo: Revista dos Tribunais, p. 44-62, out.-dez. 1994).

Para aferição do valor da indenização do dano moral coletivo, pode-se utilizar como parâmetro o que estabelece o artigo 57, e parágrafo único da Lei 8.078/90:

Art. 57. A pena de multa, graduada de acordo com a gravidade da infração, a vantagem auferida e a condição econômica do fornecedor, será aplicada mediante procedimento administrativo, revertendo para o Fundo de que trata a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, os valores cabíveis à União, ou para os Fundos estaduais ou municipais

de proteção ao consumidor nos demais casos.

Parágrafo único. A multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha a substituí-lo.

Em razão dos critérios do art. 57, do CDC, entendemos seja correta a fixação da indenização pelo dano moral coletivo causado aos consumidores no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), em prol do Fundo Municipal de Direitos Difusos, criado pela Lei nº 2.190/2006, consoante autorizam os arts. 56, inciso I, e 57 do Código de Defesa do Consumidor.

## **VII – DOS PEDIDOS**

***Ante do exposto***, requer o Ministério Público:

a) a citação do Município de Mossoró, por meio de sua Procuradoria;

b) Que seja invertido o ônus da prova, com fundamento no art. 6º, inciso VII do Código de Defesa do Consumidor

c) A declaração de ilegalidade dos aumentos da tarifa de ônibus praticados pelos Decretos Municipais nº 4.577/2015 e 5.165/17, e o conseqüente retorno do valor da tarifa ao montante de R\$ 2,00 (dois reais), bem como condenando o Município de Mossoró a pagar o valor de R\$ R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a título de dano moral coletivo, em prol do Fundo Municipal de Direitos Difusos, criado pela Lei nº 2.190/2006, consoante autorizam os arts. 56, inciso I, e 57 do Código de Defesa do Consumidor;

d) Que seja intimado este Órgão do Ministério Público de todos os atos processuais.

Protesta e requer o Ministério Público, se julgado necessário, provar o alegado por todos os meios de prova em direito permitidos, especialmente pela juntada de documentos outros, perícias, ouvida de

testemunhas, etc.

Dá-se à causa o valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), com fundamento no art. 292, inciso V, do Código de Processo Civil.

Nesses Termos,  
Pede deferimento.

Mossoró/RN, 25 de maio de 2018.

ANA ARAÚJO XIMENES TEIXEIRA MENDES  
Promotora de Justiça