CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Comissão Especial para Regularização das Atividades de Aplicativo de Transporte Individual de Passageiros, Carona Solidária e Transporte Compartilhado em Sorocaba

RELATÓRIO DE CONCLUSÃO DAS ATIVIDADES DA COMISSÃO

Ao Poder Executivo de Sorocaba

Vereadores JP Miranda (PSDB), Péricles Régis (PMDB), Hudson Pessini (PMDB), Renan dos Santos (PC do B), Rafael Militão (PMDB) e Francisco França (PT).

16/3/2017

ÍNDICE

Cronologia	**2**
A Lei 11.227/2015 e sua declaração de Inconstitucionalidade	**3**
A Intervenção do Poder Legislativo Local	**4**
A Audiência Pública	**6**
O que diz a Academia	**7**
Conclusões Finais	**8**
Propostas de regulação fornecidas pela empresa UBER e pelo vereador Adilson Amadeu	**11**
Anexos	**22**

LINHA CRONOLÓGICA

Acontecimento	Agentes	Data
Publicação da Lei 11.227/2015	Vereador Francisco França (PT)	01.12.2015
Liminar em ADIN cessando efeitos da Lei 11.227/2015	Tribunal de Justiça de São Paulo	19.05.2016
Uber inicia serviços no Município	Uber e Motoristas de Uber	11.10.2016
Requerimento solicitando constituição da Comissão para Regularização das Atividades de Aplicativo de Transporte Individual de Passageiros, Carona Solidária e Transporte Compartilhado em Sorocaba	Vereadores JP Miranda (PSDB), Hudson Pessini (PMDB) e Péricles Régis (PMDB)	08.02.2017
Decisão final concedendo declarando Lei 11.227/2015 inconstitucional	Tribunal de Justiça de São Paulo	15.02.2017
Início dos Trabalhos da Comissão	Vereadores JP Miranda (PSDB), Péricles Régis (PMDB), Hudson Pessini (PMDB), Renan dos Santos (PC do B) e Francisco França (PT).	20.02.2017
Reunião do Presidente da Comissão com representante da URBER	JP Miranda (PSDB) e Sérgio Pires (URBES)	23.02.2017
Reunião dos Vereadores da Comissão com a UBER	Vereadores JP Miranda (PSDB), Hudson Pessini (PMDB), Péricles Régis (PMDB) e Sr. Daniel Mangabeira (Diretor de Políticas Públicas do UBER)	23.02.2017
Solicitação de Audiência Pública	Vereador JP Miranda (PSDB)	02.03.2017
Audiência Pública	Vide Página 6	13.03.2017

ACONTECIMENTOS

1. A Lei 11.227/2015 e sua declaração de Inconstitucionalidade

O Projeto de Lei 205/2015, de iniciativa do Vereador Francisco França (PT), e transformado na Lei 11.227/2015 (ANEXO 1), teve como objetivo a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas.

De acordo com sua justificativa, o projeto de lei encontra respaldo na legislação federal 12.468/2011, que regulamenta a profissão do taxista, dispondo que a atividade para transporte público individual seria privativa dos taxistas. Ainda, afirmou que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/2012) reforçaria esta interpretação.

Conforme seu Art. 1º, por força da referida Lei, ficaria proibido o "transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados por meio de aplicativos para locais pré-estabelecidos. Além disso, também ficaria proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros (Art. 2º), sendo o desrespeito a quaisquer uma destas disposições passível de multa no valor de R$ 5.000,00 (Art. 3º).

Apesar do parecer favorável da Secretaria Jurídica do Município (ANEXO 1-A), foi interposta Ação Direta de Inconstitucionalidade pela Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, alegando-se violação à Constituição Paulista, a diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (12.587/2012), e a competência exclusiva da União. Houve decisão Liminar do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (ANEXO 1-B), cessando os efeitos da lei, no dia 19.05.2016.

Após o início das atividades da empresa UBER no Município, em outubro de 2016, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo publicou acórdão definitivo (ANEXO 1-C) declarando a inconstitucionalidade da Lei 11.227/2015. Argumentou que a Política Nacional de Mobilidade Urbana comporta a hipótese de transporte proibida pela lei impugnada, não guardando semelhança com o serviço de taxis. Também, justificou a inconstitucionalidade nos benefícios trazidos ao consumidor, e nos princípios da Livre Iniciativa e da Livre Concorrência.

2. O Uber e Sorocaba

Com a ausência de legislação proibitiva em função da liminar concedida pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, o aplicativo UBER iniciou seu funcionamento no Município de Sorocaba em 11.10.2016 (ANEXO 2).

Desde o início dos trabalhos, o serviço já contava com forte repressão por parte da classe de taxistas de Sorocaba. Conforme matéria do Jornal Cruzeiro do Sul (ANEXO 2-A), logo em 13.10.2016 já houve uma passeata com cerca de 100 taxistas, o que equivale a praticamente um terço da frota do município.

É necessário que se frise que desde o início do funcionamento do aplicativo em Sorocaba, sobretudo dado o insucesso da imposição de medida restritiva ao UBER via Poder Legislativo, houve uma mudança no posicionamento dos taxistas na cidade. Se antes a opinião média era tendente à abolição dos serviços, a partir de outubro de 2016 o que se desejava era a regularização dos aplicativos.

Também conforme matéria do Jornal Cruzeiro do Sul (ANEXO 2-C), pontos como a necessidade de capacitação em curso de 28 horas, o pagamento de taxas e a necessidade de vistoria anual eram levantados pelos taxistas como desvantagens competitivas frente aos condutores de UBER.

Por parte do UBER, em contrapartida, o que argumentavam os condutores era de que o aplicativo não visa criar uma alternativa aos taxis. De acordo com esta linha de raciocínio o aplicativo consiste em uma ferramenta tecnológica para conectar condutores e cidadãos, não existindo nem sequer vínculo empregatício. Suportam esta posição o fato de a UBER possuir como clientela não só parte do público de taxistas, mas também cidadãos que preferem o aplicativo ao transporte público coletivo ou até mesmo o transporte próprio.

Passados os meses de novembro, dezembro e janeiro, o aplicativo seguiu em pleno funcionamento no município, mesmo sem qualquer tipo de regulamentação. A falta de transparência da UBER, que não divulgava nem o número total de condutores, e a abertura de um escritório da empresa americana em Sorocaba apimentavam a discussão.

3. A Intervenção do Poder Legislativo Local

A ausência da regulamentação deixava inquietos tanto os motoristas de taxi, que viam parte de seus clientes optarem pelo serviço da empresa de tecnologia, quanto os próprios condutores de UBER, que não encontravam respaldo legal em sua atividade profissional. Apesar de não se ter conhecimento de ocorrências de conflitos físicos entre taxistas e motoristas de UBER, o clima de animosidade entre as duas classes era constante.

De modo a interceder na situação o Poder Legislativo local, nas vozes dos Vereadores JP Miranda (PSDB), Hudson Pessini (PMDB) e Péricles Régis (PMDB), requereram em 08.02.16 a criação de uma comissão para debater o assunto (ANEXO 3). Intitulada "Comissão Especial para a Regularização das Atividades de Aplicativo de Transporte Individual de Passageiros, Carona Solidária e Transporte Compartilhado em Sorocaba", tornaram-se posteriormente membros os Vereadores Renan dos Santos (PC do B), Rafael Militão (PMDB) e Francisco França (PT).

Formada a Comissão, entrou-se em contato com a coordenadoria de Políticas Públicas da empresa UBER, na pessoa do Sr. Daniel Mangabeira, e agendou-se uma visita à empresa (ANEXO 3-A). Na oportunidade, debateu-se os interesses da empresa americana na regulamentação municipal, tais quais o não emplacamento especial dos veículos e a ausência de limitação da frota.

Desde o início a Comissão teve consciência de seu papel principal como mediadora do conflito. Muito embora em determinadas cidades a regulamentação tenha sido elaborada por legislação municipal (como foi o caso de Porto Alegre - RS), os Vereadores da Comissão compartilhavam o entendimento de que uma regulação oriunda do Poder Executivo seria mais sólida do ponto de vista jurídico.

Entretanto, de modo a colher informações provenientes das entidades interessadas – sociedade civil, entidades representantes dos taxistas e condutores de UBER – entendeu-se como necessária organização de uma Audiência Pública (ANEXO 3-C).

4. A Audiência Pública

Realizada na Câmara dos Vereadores no dia 13.03.2017, a Audiência Pública foi presidida pelo Vereador JP Miranda (PSDB). A mesa dos trabalhos também foi composta pelo secretário de Mobilidade e Acessibilidade e diretor-presidente da Urbes, Wilson Unterkircher Filho, representando o prefeito José Crespo (DEM), e pelos vereadores Francisco França (PT), Hudson Pessini (PMDB), Renan Santos (PCdoB), Péricles Régis (PMDB) e Rafael Militão (PMDB).

O Vereador Adilson Amaral, do PTB de São Paulo, não só esteve presente na audiência, como também entregou ao Vereador JP Miranda um dossiê de aproximadamente 400 páginas com documentos alertando pela suposta clandestinidade do aplicativo. O Ver. Adilson defende uma rígida regulamentação do aplicativo.

O vereador Francisco França (PT) defendeu a categoria dos taxistas e argumentou que é necessário regulamentar o Uber e demais transportes por aplicativos no município, para evitar a "concorrência desleal e predatória". Também o vereador Renan Santos (PCdoB), declarando-se usuário de táxi e do Uber, afirmou que é preciso enfrentar a questão com coragem.

O vereador Hudson Pessini (PMDB) criticou o custo para empreender no estado brasileiro, defendendo um meio termo capaz de compatibilizar a livre iniciativa e a concorrência entre condutores de UBER e taxistas. A audiência contou com intenso debate entre líderes sindicais dos taxistas de Sorocaba e de São Paulo, motoristas de Uber e representantes da sociedade civil.

O Vereador Péricles Regis (PMDB) reforçou o papel da Comissão como entidade que defende os interesses do povo, e que busca a melhor solução para o caso. Por sua vez, o secretário de Mobilidade e Acessibilidade, Wilson Unterkircher Filho, informou sobre o real desejo de regulamentação do aplicativo, e que estaria sendo inspirado pelas regulações de São Paulo e Vitória.

O debate seguiu para representantes dos condutores de UBER, de taxistas e da sociedade civil. O presidente do Sindicato dos Taxistas de Sorocaba, Antônio Rodrigues Silva, defendeu a necessidade de regulamentação para que se tenha direitos iguais. Já o condutores de UBER Eduardo Alexandre afirmou que seus usuários não se confundem

com os usuários de táxi, e de que não seriam contra a regulamentação. O representante dos usuários Vinicius Rodrigues argumentou no sentido da livre concorrência, citando inclusive um caso de representantes de vela que, no século XIX, se rebelavam contra produtores de eletricidade.

A motorista do UBER Neide Perino reforçou o ponto de que a empresa não seria empresa de transporte, mas sim de tecnologia, fazendo também um apelo para que o debate se tornasse mais pragmático no sentido de rediscutir os tributos que a eles se aplicam ao invés de tentar proibir o serviço de transporte compartilhado. Fernando Latino, representante dos taxistas do ABC, criticou a falta de fiscalização do Uber. Por fim, Edilson Júnior, da Juventude do PSDB, defendeu que não se pode privar o cidadão do direito de ir e vir pelo fato de um meio de transporte estar atrapalhando outro.

5. O que diz a Academia

A acadêmica Rachel Lopes Telésforo, em sua recente dissertação de mestrado para a Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getulio Vargas, intitulada "UBER: INOVAÇÃO DISRUPTIVA E CICLOS DE INTERVENÇÃO REGULATÓRIA", se debruçou sobre o assunto. A autora analisou a questão tratada por esta Comissão do ponto de vista regulatório, afirmando que ao redor do mundo buscou-se soluções tendo como base três lógicas de regulação

(i) Proibição indireta do UBER;

(ii) Regulação fortemente orientada pelo sistema aplicado aos taxis;

(iii) Aproveitamento das tecnologias de compartilhamento para beneficiar o interesse coletivo;

Ainda de acordo com o estudo de Rachel, "o terceiro ciclo de intervenção regulatória indica um caminho de interconexão entre as economias de colaboração com medidas urbanas que busquem beneficiar o coletivo". Prosseguiu a acadêmica afirmando que "**é necessário que o regulador abandone o caráter meramente fiscalizatório** e assuma comportamento mais analítico e proativo, no sentido de aplicar

alternativas regulatórias que impliquem em **medidas que representem ganhos em infraestrutura e urbanização**"[1].

A dissertação traz como alguns exemplos deste terceiro ciclo regulatório o esforço feito por algumas administrações locais em fazer uso de parcerias com empresas de tecnologia como a UBER em prol de melhorias dos serviços públicos. Diversas cidades têm utilizado tais parcerias para cortar linhas de ônibus desnecessárias[2], suprindo áreas pouco favorecidas pela estrutura urbana tradicional.

Esta comissão acredita que a Lei 11.227/15 seguia no sentido do primeiro ciclo regulatório, buscando a proibição do funcionamento do serviço. Também, acredita que a posição majoritária dos presentes na Audiência Pública foi no sentido da segunda onda regulatória, que muito embora permita a utilização do aplicativo, pode lhe aplicar instrumentos regulatórios semelhantes aos dos taxis (emplacamento, limitação de frota, entre outros), variando tão somente no grau de restrição – taxistas buscavam maiores restrições, enquanto condutores buscavam menores restrições.

6. Conclusões Finais

Adaptar Sorocaba ao século XXI deve passar por garantir um arcabouço regulatório moderno, capaz de identificar as potencialidades de cada agente social e ao mesmo tempo garantir harmonia entre eles. Tecnologias disruptivas, como é o caso da utilizada pela empresa UBER, não podem deixar de existir, pois movimentam a economia, criando valor. Em contrapartida, exigem uma ruptura institucional forçando o poder público e a própria sociedade a se adaptarem a suas sistemáticas.

---

[1] TELÉSFORO, Rachel. UBER: INOVAÇÃO DISRUPTIVA E CICLOS DE INTERVENÇÃO REGULATÓRIA. Dissertação de Mestrado em Direito da Regulação. FGV Direito Rio.

[2] "Cidades dos Estados Unidos, por exemplo, estão substituindo linhas de ônibus, por meio de subsídios dos governos locais. Os projetos são experimentais e ocorrem no Condado de Pinellas, e Altamonte Springs, ambas na Flórida, e Centennial, subúrbio de Denver, no Colorado. Em Pinellas, o governo local extinguiu duas das 48 linhas que tinham pouca demanda. No lugar, fez uma parceria com o Uber para atender os passageiros. A iniciativa reduziu em 1/4 o valor das duas linhas de ônibus que foram extintas, para a prefeitura. Em Centennial, a prefeitura fechou parceria com a empresa Lyft, que opera de forma semelhante ao Uber, e os carros passaram a substituir uma linha de ônibus que leva os moradores de um bairro afastado até uma estação de trem. Tal feito significou uma diminuição de 1/5 dos valores pagos pelos cofres municipais". Idem, página 76.

Por trás destas empresas há um modelo de negócios próprio que não se confunde com o pacote de serviços oferecido atualmente aos cidadãos. Por consequência, os remédios oferecidos para a regulação não podem ser os mesmos daqueles oferecidos pelos serviços tradicionais. Decisões regulatórias erradas podem inclusive inviabilizar o modelo de negócios.

Tome-se a limitação de frota como exemplo: enquanto taxistas têm o serviço de transporte como sua profissão, diversos condutores de UBER o utilizam como renda complementar (muitos só trabalham de finais de semana ou algumas horas por dia). Tal característica infla o número de condutores, mas não necessariamente o de carros disponíveis no mercado, tornando a limitação de frota uma saída que pode quebrar com o modelo de negócios da empresa na cidade.

Além disso, um cálculo sobre as horas de trabalho mostra que a medida de restringir a frota pode na verdade gerar desigualdade entre as plataformas e as empresas de taxi. Partindo do princípio que existem no Município 333 táxis, que trabalham 8 horas por 5 dias na semana, e que isso resulta em 40 horas semanais. Dado também que parte significativa dos condutores de UBER utiliza os serviços do aplicativo como renda complementar, é possível afirmar que parte dos motoristas não atingiria a quantia de 40 horas semanais. Neste sentido, uma medida que visaria garantir a igualdade competitiva acaba gerando uma desigualdade real no número de motoristas de UBER disponíveis no mercado.

Mais além dos interesses da empresa UBER, merece ser destacada a importância de inovações tecnológicas para a geração de valor para a população. A cada dia surgem mecanismos mais inovadores para operarem serviços de mobilidade urbana. Além da UBER operam no Brasil as empresas Cabify, Lift e Zumpy as quais, apesar se explorarem plataformas semelhantes, cada uma possui sua particularidade com potencial de movimentar o mercado de maneiras diferentes. A limitação de frota iria promover a restrição do mercado para a primeira empresa que chegasse na cidade, impedindo que inovações tecnológicas tão relevantes para o desenvolvimento econômico ocorressem em Sorocaba.

Acredita-se, assim, que o instrumento regulatório aqui discutido não deveria simplesmente aplicar regulações semelhantes àquelas exigidas de taxistas, mas **buscar garantir igualdade competitiva tendo como base as particularidades do modelo de**

negócios destas empresas de tecnologia. Mesmo se, por eventualidade, ainda se achar necessária a limitação, opina-se que a limitação de frota deva ser realizada por plataforma e não no número total de condutores de transporte individual remunerado na cidade. Isso garantiria competitividade entre condutores de taxi e de UBER, e ainda por cima permitiria a entrada de novos players no mercado sorocabano.

Além disso, acredita-se também que o poder regulador deve seguir, na medida do possível, o terceiro ciclo regulatório, conforme descrito pela acadêmica Rachel Telésforo e buscar racionalizar seus próprios serviços a partir de parcerias com empresas de mobilidade urbana. Deve, portanto, a Administração Pública Sorocabana em seu marco regulatório fornecer espaços para integrações entre os serviços das plataformas e o Poder Público local, visando melhorias na prestação de serviços públicos.

A Comissão Especial conclui, assim, nos seguintes pontos:

i. É **NECESSÁRIA A REGULAMENTAÇÃO** DOS APLICATIVOS PARA TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS;

ii. DEVE-SE BUSCAR A **IGUALDADE REAL DE COMPETIÇÃO** ENTRE CONDUTORES DE TAXI E AQUELES DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, SEM PREJUDICAR OS AVANÇOS TECNOLÓGICOS NO MUNICÍPIO;

iii. A REGULAMENTAÇÃO DEVE FOMENTAR, NA MEDIDA DO POSSÍVEL, O **SURGIMENTO DE PARCERIAS** ENTRE O PODER PÚBLICO LOCAL E AS NOVAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE MOBILIDADE URBANA.

Sorocaba, 17 de Março de 2017

_____

Comissão Especial para Estudo sobre Regularização das Atividades de Aplicativo de Transporte Individual de Passageiros, Carona Solidária e Transporte Compartilhado

Propostas de regulação fornecidas pela empresa UBER e pelo vereador Adilson Amadeu

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE OSASCO

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

DEPARTAMENTO DE ASSESSORIA TÉCNICO - LEGISLATIVA

PROJETO DE LEI Nº 10/17

CÂMARA MUNICIPAL DE OSASCO
PROTOCOLO Nº 10/17
Data 21/02/17
Comunicações Administrativas

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Município de Osasco e dá outras providências.

ROGÉRIO LINS, Prefeito do Município de Osasco, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona a seguinte

LEI Nº

16:27 21/02/2017 000363 CAMARA MUNICIPAL DE OSASCO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Município de Osasco - STIP.

§ 1º Define-se como Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede a modalidade de serviço de transporte remunerado, urbano, motorizado, individual e privado, baseado em tecnologia de comunicação em rede, em conformidade com o art. 3º, §1º, I e §2º, II, b, e III, b; art. 4º, X; art. 18, I; e art. 19 da Lei Federal 12.587, de 2012, prestado por pessoa natural que usa automóvel particular, cadastrada em empresas de operação de serviços de tecnologia que usam aplicativos on-line para intermediar viagens de passageiros.

§ 2º Definem-se como Empresas de Operação de Serviços de Tecnologia aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores do serviço de transporte regulamentado nesta Lei.

Art. 2º A Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana é o órgão normatizador, disciplinador e fiscalizador do STIP, podendo a competência fiscalizadora ser delegada, mediante convênio, a órgão ou entidade com poder de polícia administrativa.

Art. 3º O aplicativo de acesso e solicitação do serviço de que trata esta Lei deve ser adaptado de modo a possibilitar a sua plena utilização por pessoa com deficiência visual, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais pela prestação desses serviços.

Parágrafo único. Devem ser observadas todas e quaisquer normas aplicáveis à matéria relacionada à acomodação de animais de serviço (cães-guia).

CAPÍTULO II DOS REQUISITOS PARA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Seção I

Da Autorização e da Prestação do STIP

Art. 4º Para cadastrar os prestadores de STIP, as Empresas de Operação devem verificar o cumprimento dos seguintes requisitos:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível com a categoria B ou superior com a informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

II – apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal da Comarca de Osasco e, se for o caso, também do Distribuidor da localidade em que for residente.

§ 1º Os prestadores de serviço de táxi não podem ser impedidos de prestar o STIP.

§ 2° Para os fins do disposto no inciso [II] deste artigo, serão consideradas apenas as sentenças condenatórias referentes a:

I - Crimes hediondos, assim definidos pela Lei Federal 8.072/1990; e

II - Crimes contra a vida, liberdade pessoal, inviolabilidade do do domicílio, furto, roubo e extorsão, apropriação indébita, estelionato, receptação, crimes contra a liberdade sexual, crimes sexuais (contra vulneráveis e menores), tráfico de pessoa, contra o pátrio poder, perigo comum, contra a segurança dos meios de comunicação, saúde e paz pública, falsificação ideológica e/ou de documentos, peculato, crimes contra administração da justiça, crimes de trânsito, porte de armas, e tráfico de drogas.

Seção II

Dos Veículos

Art. 5º Os veículos, para fins de cadastramento no STIP, devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro e do Conselho Nacional de Trânsito, aos seguintes requisitos:

I – ter idade máxima compatível com os requisitos de segurança e trafegabilidade instituídos pela legislação federal;

II – possuir pelo menos 4 portas, ar-condicionado e capacidade máxima para 7 lugares;

III – ser segurado para acidentes pessoais com cobertura de, no mínimo, R$50.000,00 por passageiro, corrigidos anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC, de acordo com a capacidade do veículo.

Art. 6º O veículo do STIP deve possuir dístico identificador da empresa de operação de serviços de transporte visível externamente, na forma de Decreto do Chefe do Poder Executivo.

CAPÍTULO III

DA OPERAÇÃO DO STIP

Seção I

Das Empresas de Operação do STIP

Art. 8º O exercício da atividade das empresas de operação de serviços de transporte de que trata esta Lei é vinculado ao credenciamento perante a Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana, mediante o cumprimento dos seguintes requisitos a serem aferidos anualmente:

I – ser pessoa jurídica organizada especificamente para essa finalidade;

II – comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;

III – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas CNPJ;

IV – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço;

V – cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos do artigo 4o desta Lei;

VI – recolher previamente a Taxa de Cadastramento e/ou de Renovação Anual de operação do STIP.

§1º Atendidos os requisitos de que trata o artigo 8°, a Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana deverá expedir, em até 30 dias, o correspondente cadastramento da empresa de operação.

§2º O comprovante de protocolo dos documentos de que trata o artigo 8° terá efeito de cadastramento da Empresa de Operação até a emissão do credenciamento definitivo.

§3º O credenciamento será emitido com prazo de validade de 2 (dois) anos e sua renovação deve ser requerida com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da expiração de seu prazo de validade, ficando este automaticamente prorrogado até emissão do novo credenciamento.

Art. 9º Cabe às empresas de que trata esta seção definir os preços de seus serviços, que devem ser adotadas por todos os prestadores do STIP nelas cadastrados.

Parágrafo único. O valor dos serviços deve ser divulgado de forma clara e acessível a todos os passageiros via aplicativo.

Seção II

Dos Deveres

Art. 10. São deveres dos prestadores do STIP:

I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo no Município de Osasco;

II –não efetuar transporte de passageiros, bagagens ou volumes além da capacidade do veículo;

III – não atender aos chamados realizados diretamente em via pública;

IV – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;

V – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;

VI – comunicar à Empresa de Operação, no prazo de 30 dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

VII – utilizar o dístico de identificação no veículo;

VIII – apresentar documentos à fiscalização sempre que exigidos;

IX – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;

X – não permitir que terceiro não cadastrado em Empresa de Operação utilize seu veículo para prestar o STIP;

XI – não utilizar veículo não cadastrado em Empresa de Operação para prestar o STIP;

XII – descadastrar o veículo quando deixar de atender às normas de segurança e trafegabilidade do Código Brasileiro de Trânsito e CONTRAN;

XIII – emitir e enviar ao passageiro recibo relativo à prestação do serviço, ao final da viagem.

Art. 11. São deveres das empresas de operação do STIP:

I – prestar informações individualizadas relativas aos seus prestadores do STIP, quando solicitadas pelo poder público, desde que por meio de pedidos motivados e de acordo com o disposto no Marco Civil da Internet;

II – manter atualizados os dados cadastrais;

III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros e prestadores do STIP, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do STIP;

IV – adotar as medidas cabíveis para evitar a operação de veículo não cadastrado;

V – tratar com urbanidade passageiros, colegas de trabalho e público em geral;

VI – enviar ao passageiro recibo eletrônico emitido pelo Prestador de STIP relativo à prestação do serviço ao final da viagem;

CAPÍTULO IV

DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

Art. 12. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e pelas operadoras do STIP, observado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções de

I – advertência;

II – multa:

III – suspensão, por até 60 dias, da autorização para a prestação do serviço ou para a operação;

IV – cassação da autorização para a prestação do serviço ou para a operação.

Parágrafo único. As penalidades serão indicadas no Decreto Regulamentador e as infrações apuradas em processo administrativo próprio.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Fica autorizada a cobrança de preços públicos pelo exercício do STIP, na forma do regulamento a ser definido por Decreto do Chefe do Poder Executivo.

Art. 14. Esta lei será regulamentada no prazo de até 90 dias a contar da publicação desta Lei.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Osasco, 20 de fevereiro de 2017.

ROGÉRIO LINS
PREFEITO

FL. 07
Processo 696/17
Comunicações Administrativas

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE OSASCO

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

DEPARTAMENTO DE ASSESSORIA TÉCNICO - LEGISLATIVA

MENSAGEM DATL Nº 05/2017

Osasco, 20 de fevereiro de 2017.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de encaminhar por intermédio de Vossa Excelência o incluso projeto de lei que dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Município de Osasco e dá outras providências.

É notório que o sistema de transporte público individual está em crise, e nestes momentos o Estado deve buscar medidas para viabilizar a locomoção dos cidadãos, visando assim satisfazer o interesse público. A expedição de licenças para taxis acabam sendo insuficientes para atender a população e as permissões dependem de licitação. Além disso, a própria crise econômica porque passa o País faz com que as pessoas busquem soluções alternativas no mercado de trabalho.

16:27 21/02/2017 0000363 CAMARA MUNICIPAL DE OSASCO

Em consonância com a maioria das cidades e municípios brasileiros e, acima de tudo, com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros baseado em tecnologia de Comunicação. Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se a recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, denominada UBER.

Este aplicativo é um exemplo de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros. Mesmo com poucos anos de existência, lançado em 2009, a empresa já opera em mais de 300 localidades mundo a fora. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília já contam com motoristas cadastrados no aplicativo. Os protestos organizados pelo mundo parecem servir de mola propulsora para o crescimento. Em manifestações no primeiro semestre de 2015, em algumas cidades brasileiras, o Uber registrou aumento de cinco vezes na quantidade de cadastros em São Paulo e Brasília. No Rio e em Belo Horizonte, o número de registros triplicou.

A ideia do uso de aplicativos como o Uber é bem simples: ajudar quem precisa se locomover pela cidade a encontrar algum carro que a leve

ao destino. Através do aplicativo, o usuário pode pedir um motorista particular. Toda a transação é feita pelo aplicativo, desde o cálculo de preço pelo trajeto percorrido, até o pagamento por cartão de crédito e, atualmente, por dinheiro – que fica cadastrado no sistema da empresa.

Esta lei em nada colide com a lei federal nº 12.468/2011, que se refere ao transporte público individual. Convém ressaltar, ainda, que não se trata de serviço aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, em carro próprio, que tem a opção de aceitar ou não a prestação de serviço, de acordo com sua conveniência, porquanto regido conforme os princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, CF), da liberdade no exercício de trabalho (art. 5º, XIII, CF), da livre concorrência (art. 170, IV, CF) e do livre exercício da atividade econômica (art. 170, parágrafo único, CF).

Entendemos que esse tipo de serviço deve ser encarado não como uma ameaça, mas como algo que vai incentivar o segmento de táxi a se modernizar e inovar. Nos Estados Unidos da América, mais de 50 jurisdições têm algum tipo de regulamentação para empresas como a Uber, que oferecem serviço de carona paga. Em Nova York calcula-se que haja 20 mil veículos ligados ao Uber. A lei federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não definiu serviços de transporte privado individual. Quando esta define "transporte motorizado individual" não se refere a um serviço, mas apenas a um tipo de transporte. Ou seja, os serviços de transporte oferecidos de forma privativa não são, atualmente, regulados, e por sua vez, justamente por serem privados, não podem ser considerados ilícitos ou clandestinos uma vez ausente regulação específica.

Vige, nesse particular, o princípio da autonomia da vontade. Em paralelo, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes e os serviços de transporte público individual (que não encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro). Por tanto, nota-se que iniciativas de transporte privado particular, com a utilização do aplicativo a exemplo do UBER ou similares, só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, tanto nas grandes metrópoles, quanto em locais onde o serviço de transporte público é precário, além de, maiormente, valorizar o princípio constitucional da livre iniciativa.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o é reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE OSASCO

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

DEPARTAMENTO DE ASSESSORIA TÉCNICO - LEGISLATIVA

pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes constantes na Lei Federal nº 12.587/2012.

Assim, por ser medida necessária a atender os anseios sociais é que solicito aos colegas parlamentares sua aprovação...

Em face do exposto, solicito seja dada ao presente a urgência prevista no artigo 41 da Lei Orgânica do Município de Osasco, combinado com o artigo 60, § 6º do Regimento Interno da Câmara de Vereadores.

No ensejo, renovo a Vossa Excelência e aos seus ilustres Pares elevados protestos de consideração e apreço.

ROGÉRIO LINS

Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor Vereador

DR. ELISSANDRO MÁRCIO SILVA LINDOSO

Presidente da Câmara Municipal de Osasco

PROJETO DE LEI 01-00055/2017 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe sobre diretrizes para a exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros por plataforma eletrônica na Cidade de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - A exploração da atividade econômica do transporte individual remunerado privado de passageiros na Cidade de são Paulo deverá atender aos requisitos previstos na presente lei.

Art. 2º - Fica obrigatório o uso de plataforma eletrônica para exploração privada do transporte remunerado de passageiros, sendo vedada a prestação deste serviço de outras formas que não seja via aplicativo.

Art. 3º - Fica estabelecido que a soma total de veículos vinculados à aplicativos registrado na Prefeitura de São Paulo através do Departamento de Transportes Públicos não poderá ultrapassar o limite de até 20% sobre o número de alvarás de estacionamento de taxis.

Art. 4º - Todos os veículos utilizados no transporte privado individual deverão ser registrados na categoria aluguel, adotando as devidas placas vermelhas.

Art. 5º - Os veículos de transporte privado individual deverão possuir identificação visual que facilite a fiscalização pelo Poder Publico e proporcione maior segurança aos usuários.

Art. 6° - Os motoristas particulares deverão ser cadastrados no Cadastro de Contribuintes do Município (CCM) e obter autorização do Poder Publico Municipal através de certificado próprio quando preenchidos os requesitos previstos na legislação.

Art. 7º - Os automóveis usados na exploração do transporte privado individual deverão estar licenciados no Município de São Paulo, assim como deverão estar registrados obrigatoriamente em nome do condutor autorizado pelo poder público municipal, sendo vedado o transporte por meio de veículos de outros municípios ou de propriedade de terceiros.

Parágrafo 1º - É expressamente proibido no serviço de transporte particular o uso de motorista preposto, motorista auxiliar ou com qualquer outra denominação, devendo ser feita sua condução exclusivamente pelo proprietário do veiculo autorizado a executar o serviço.

Art. 8º - Fica vedada a criação ou formação de pontos de estacionamentos aos veículos de transporte privado individual.

Art. 9° - Fica as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs obrigadas a criar mecanismo de aferição e controle metrológico em tempo real para uso do Poder Publico e seus usuários que permitam entre outras informações atestar se a tarifação reflete exatamente os parâmetros objetivos previamente informados ao consumidor.

Art. 10 - Deve o Poder público promover mecanismos que combatam a concorrência desleal e prática de "dumping", atuando por meio de medidas regulatórias para afastar a infração à ordem econômica pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros injustificadamente abaixo do preço de custo ou com abuso da posição dominante, inclusive por meio da regulação dos preços praticados, possibilitando assim o reequilíbrio do mercado e a subsistência de todos os prestadores de transportes individuais remunerados.

Art. 11 - Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

Art. 12 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 06 de Fevereiro de 2017. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/02/2017, p. 59

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

ANEXOS

ANEXO 1

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA
ESTADO DE SÃO PAULO

LEI Nº 11.227, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2015

Dispõe no âmbito do município de Sorocaba sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências.

Projeto de Lei nº 205/2015, de autoria do Vereador Francisco França da Silva

Gervino Cláudio Gonçalves, Presidente da Câmara Municipal de Sorocaba, de acordo com o que dispõe o § 8º, do Art. 46, da Lei Orgânica do Município de Sorocaba, e o § 4º do Art. 176 da Resolução nº 322, de 18 de setembro de 2007 (Regimento Interno) faz saber que a Câmara Municipal de Sorocaba decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica proibido no âmbito do município de Sorocaba o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados por meio de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam as exigências da Decreto nº 21.522, de novembro 2014, bem como Decreto nº 14.329, de 28 de dezembro de 2004, que estabelecem normas para execução do serviço na cidade de Sorocaba.

Parágrafo único. No caso de alteração da legislação mencionada no caput deste artigo as mesmas serão aplicadas.

Art. 3º Na hipótese de desrespeito a esta lei, fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos à multa de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Art. 4º As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA, ao 1º de dezembro de 2015.

GERVINO CLÁUDIO GONÇALVES
Presidente

Este impresso foi confeccionado com papel 100% reciclado

Publicada na Divisão de Expediente Legislativo da Câmara Municipal de Sorocaba, na data supra.-

JOEL DE JESUS SANTANA
Secretário Geral

JUSTIFICATIVA:
Embora seja inegável o valor das novas tecnologias para o aprimoramento dos serviços, não se pode permitir o uso das mesmas, quando em completo desacordo com a lei vigente.
No que tange ao uso de aplicativos para a oferta de transporte remunerado em carros particulares, ressaltamos que essa é uma atividade privativa dos profissionais taxistas. A Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, dispõe que "É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros".
A leitura rápida do dispositivo poderia conduzir a interpretação pela ilegalidade do UBER (empresa multinacional americana de transporte público urbano em rede, através de um aplicativo), considerando que os seus motoristas não são taxistas profissionais. Todavia, a caracterização das distintas naturezas jurídicas dos serviços permite que se conclua que apenas o "transporte público individual de passageiros" é atividade privativa de taxista.
O regime jurídico desse tipo de transporte pressupõe exigência de autorização do Poder Público, controle de preços, impossibilidade de escolha do passageiro e sujeição a um regime de fiscalização que eventualmente pode acarretar sanções administrativas de suspensão ou cassação da autorização outorgada.

Este impresso foi confeccionado com papel 100% reciclado

O transporte individual de passageiros realizado em regime privado, ainda que sujeito à regulamentação típica do poder de polícia estatal, não deixa de ter natureza essencialmente privada porque é remunerado, com preços livres, pressupõe que o motorista aceite a corrida solicitada e a sua prestação não é viabilizada pela atuação do Poder Público.

A Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, confirma essa interpretação ao conceituar "transporte público individual" como o "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas" (art. 4º, VIII).

No âmbito do Município de Sorocaba, o serviço de transporte de passageiros individual, encontra-se disciplinado no Decreto Lei nº 21.522, de 25 de novembro de 2014.

Já, os transportes de passageiros no Decreto nº 14.329, de 28 de dezembro de 2004, estabelecem sobre a aprovação do regulamento do serviço de transporte coletivo de passageiros, de interesse municipal, sob o regime de fretamento urbano, e dá outras providências.

Muito embora, o serviço prestado por meio do UBER tem se mostrado para de natureza diversa, com argumentos de que não é aberto ao público, porque é prestado segundo a autonomia da vontade do motorista - que tem a opção de aceitar ou não a corrida de acordo com sua conveniência -, e não se utiliza de veículo de aluguel, mas de veículo particular, o que, na prática, sua atuação se confunde.

Portanto, a legislação limita-se a assegurar que somente o taxista profissional prestará os serviços de táxi, no município de Sorocaba, com o seu regime jurídico específico.

TERMO DECLARATÓRIO

A presente Lei nº 11.227, de 1º de dezembro de 2015, foi afixada no átrio desta Câmara Municipal de Sorocaba, nesta data, nos termos do Art. 78, § 4º, da Lei Orgânica do Município.

Câmara Municipal de Sorocaba, ao 1º de dezembro de 2015.

JOEL DE JESUS SANTANA
Secretário Geral

Este impresso foi confeccionado com papel 100% reciclado

ANEXO 1-A

Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

EXMO. SR. PRESIDENTE PL 205/2015

A autoria da presente Proposição é do Vereador Francisco França da Silva.

Trata-se de PL que dispõe que no âmbito do Município de Sorocaba sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para transporte remunerado individual de pessoas e da outras providências.

Fica proibido no âmbito da cidade de Sorocaba o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados por meio de aplicativos para locais pré-estabelecidos (Art. 1º); para efeitos desta Lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Decreto nº. 21.522 de novembro 2014, bem como Decreto nº. 14.329, de 28 de dezembro de 2004, que estabelecem normas para execução do serviço na cidade de Sorocaba (Art. 2º); na hipótese de desrespeito a esta lei, fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos à multa de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis (Art. 3º); demais regulamentações complementares, para o fiel

cumprimento desta lei, serão editadas por Decreto do Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação (Art. 4º); cláusula de despesa (Art. 5º); vigência da Lei (Art. 6º).

Este Projeto de Lei encontra respaldo em nosso Direito Positivo, neste diapasão passa-se a expor:

Constata-se que esta Proposição visa normatizar sobre proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, verifica-se que tal atividade viola os ditames legais que regulamentou a profissão de taxista em todo o território nacional, tal Lei estabelece que é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículos automotor, próprios ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros; dispõe nos termos infra a mencionada Lei Nacional:

Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências.

Art. 1º. Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos da Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Somando a retro exposição, destaca-se que a nível Municipal, Decreto expedido pelo Chefe do Poder Executivo Regulamenta os Serviços de Transporte Individuais de Passageiros, bem como estabelece as condições para o exercício da atividade, *in verbis*:

(Dispõe sobre o Regulamento dos Serviços de Transporte Individual de Passageiros – Táxi e dá outras providências).

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento dos Serviços de Transporte Individual de Passageiros – Táxi, parte integrante deste Decreto.

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIRO - TÁXI

Capítulo I – Das Disposições Preliminares
Seção I – Do Objeto

Art. 1º O presente Regulamento tem por objetivo disciplinar as condições para exploração dos serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel no Município, aqui denominado serviços de táxi. Parágrafo único. O Regulamento disposto no "caput" é de porte obrigatório durante a prestação de serviço, e deve estar em local de fácil acesso aos passageiros.

Seção II – Das Definições

Art. 2º Para efeito de interpretação deste Regulamento entende-se por:

I - Serviço de Táxi - transporte remunerado de passageiros com automóveis capacitados até 7 (sete) passageiros, mediante

autorização e cobrança de tarifas estipuladas pelo Poder Público, entre pontos quaisquer do Município, com itinerário livre, com embarque direto do usuário, ou via chamada a distância;

III – Autorização - é o instrumento jurídico através do qual o Poder Público outorga, por prazo indeterminado, a terceiros a execução dos serviços de táxi no Município;

IV – Autorizatário - Pessoa Jurídica ou Física residente no Município a quem é outorgada autorização para exploração dos serviços de táxi;

IX – Alvará - documento de porte obrigatório que autoriza o veículo de propriedade do autorizatário a servir de instrumento de transporte de passageiros nos serviços de táxi;

X – Certificado de Cadastro de Condutor – CCC - documento de porte obrigatório que autoriza o taxista a conduzir o veículo vinculado ao respectivo alvará;

Capítulo II - Das Condições para Exercício da Atividade

Seção I - Da Outorga e Transferência de Autorização Do Alvará

Art. 4º A execução dos serviços de táxi dar-se-á por autorização para sua exploração expedido pela URBES.

§ 1º Recebida à outorga da autorização ou efetuada a transferência da mesma, o autorizatário terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias, contatos a partir da assinatura do termo, para a apresentação do veículo nas condições previstas neste Regulamento, de modo a obter o competente Alvará.

§ 2º A não apresentação do veículo no prazo assinalado ou a apresentação do mesmo fora das exigências regulamentares importará na revogação de pleno direito da autorização, independentemente de notificação por parte da URBES, salvo exceções autorizadas.

Art. 5º O Alvará que trata o artigo anterior deverá ser renovado anualmente estando o autorizatário obrigado a protocolar na URBES seu pedido de renovação nos dias úteis do mês de março de cada ano, sob pena de revogação da autorização, anexando ao pedido cópia dos seguintes documentos:

I – comprovante de recolhimento da taxa correspondente à renovação do alvará;

II – documentação regular do veículo – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV e Certificado de Registro de Veículo - CRV (sendo este com cópia autenticada ou apresentação do original);

III - comprovante emitido, nos últimos 11 (onze) meses, por órgão de inspeção veicular credenciado pelo INMETRO, certificando que o veículo encontra-se em perfeitas condições de segurança, conservação e uso, dispensado em veículo do ano vigente; IV – comprovante de recolhimento da contribuição sindical, cujo valor será informado pela entidade representativa da classe;

V - instrumento constitutivo arquivado na Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP), ou contrato social arquivado junto ao Cartório de Registro de Títulos e Documentos, onde conste como objeto social Serviço de Táxi (Pessoa Jurídica);

VI - inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ (Pessoa Jurídica);

VII- inscrição no Cadastro de Contribuintes da Prefeitura de Sorocaba (Pessoa Jurídica). Parágrafo único. Não sendo apresentado no período estabelecido o pedido de renovação, bem como os documentos correspondentes, a penalidade prevista só não será aplicada mediante justificativa aceita pela URBES,. após tramitação administrativa.

Face a todo o exposto conclui-se que a atividade de utilização de carros particulares cadastrados em aplicativos para transporte remunerado individual de pessoas, contrasta frontalmente com a Lei Nacional nº 12.468, de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, estabelecendo que é atividade dos profissionais taxistas a utilização de veículos automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público

individual remunerado de passageiros, caracterizando, pois, a atividade que esta Proposição visa coibir, como exercício irregular de profissão, **sendo que, sob o aspecto jurídico, nada a opor, excetuando o art. 4º deste PL, o qual afigura-se inconstitucional, na medida em que estabelece prazo para o exercício de atividade privativa do Chefe do Poder Executivo, contrariando, portanto, o art. 84, IV, Constituição da República, o qual face ao princípio da simetria aplica-se aos Municípios**.

É o parecer.

Sorocaba, 17 de setembro de 2.015.

MARCOS MACIEL PEREIRA
ASSESSOR JURÍDICO

De acordo:

MARCIA PEGORELLI ANTUNES
Secretária Jurídica

ANEXO 1-B

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
ÓRGÃO ESPECIAL

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 2095314-80.2016.8.26.0000
COMARCA: SÃO PAULO
AUTOR: PROCURADOR GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
RÉUS: PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SOROCABA e PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

Ação de inconstitucionalidade voltada contra a Lei nº 11.227, de 01 de dezembro de 2015, do Município de Sorocaba, que *"dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências"*.

Delineada *causa petendi* repousa preponderantemente em alegada mácula ao artigo 144 da Constituição Paulista, sem prejuízo da violação a princípios e dispositivos (artigos 1º, inciso IV, 21, inciso XX, 22, inciso IX, 170, incisos IV e V, bem como 182) da Magna Carta. Invocando conceitos e diretrizes traçadas na Lei Federal nº 12.587/2012 (que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana), que se afirmam contrariados, argumenta-se que estabelecida proibição acarreta violação à competência legislativa privativa da União. Acrescenta-se, ainda, ofensa aos princípios da livre iniciativa, livre concorrência e defesa do consumidor.

In casu, em juízo sumário de cognição, a despeito da matéria ensejar acalorado debate jurídico e social, agora identifica-se o *fumus boni iuris* na relevância da fundamentação declinada na inicial, justificando, em tese e em princípio, os vícios de natureza formal e material que alegadamente acometem a lei atacada, notadamente diante de direta e irrestrita proibição normativa de caráter cogente a incidir sobre específica atividade econômica. Verifica-se, também, o *periculum in mora* decorrente da sanção legalmente cominada, a repercutir não só na execução do serviço, como também na esfera patrimonial de condutores e empresas prestadoras do serviço, convencendo, portanto, neste exame, da presença concomitante dos requisitos legais à medida de urgência. Vale registrar que, embora similar o

Este documento foi liberado nos autos em 19/05/2016 às 12:26, é cópia do original assinado digitalmente por FRANCISCO ANTONIO CASCONI.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/esaj, informe o processo 2095314-80.2016.8.26.0000 e código 2A756E3.

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
ÓRGÃO ESPECIAL

tema de fundo, decisão proferida na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000, de minha relatoria, considerou peculiaridades fáticas e jurídicas próprias daquele feito.

Assim, defiro a liminar requerida, para sustar imediatamente a eficácia, até o julgamento final desta ação, da Lei nº 11.227, de 01 de dezembro de 2015, do Município de Sorocaba.

Nos termos do art. 6º da Lei 9.868/99, requisitem-se informações, a serem prestadas no prazo legal, às autoridades das quais emanado o ato normativo impugnado.

Cite-se o Procurador-Geral do Estado, com posterior vista à Douta Procuradoria Geral de Justiça.

Cumpridas as formalidades legais, tornem conclusos.

Int.

São Paulo, 19 de maio de 2016.

Des. FRANCISCO CASCONI
Relator
Assinatura Eletrônica

Este documento foi liberado nos autos em 19/05/2016 às 12:26, é cópia do original assinado digitalmente por FRANCISCO ANTONIO CASCONI.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/esaj, informe o processo 2095314-80.2016.8.26.0000 e código 2A756E3.

ANEXO 1-C

Registro: 2017.0000094726

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Direta de Inconstitucionalidade nº 2095314-80.2016.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é autor PROCURADOR GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO, são réus PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA e PREFEITO MUNICIPAL DE SOROCABA.

ACORDAM, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO PROCEDENTE. V.U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmo. Desembargadores PAULO DIMAS MASCARETTI (Presidente), RENATO SARTORELLI, CARLOS BUENO, FERRAZ DE ARRUDA, ARANTES THEODORO, TRISTÃO RIBEIRO, BORELLI THOMAZ, JOÃO NEGRINI FILHO, SÉRGIO RUI, SALLES ROSSI, RICARDO ANAFE, ALVARO PASSOS, AMORIM CANTUÁRIA, BERETTA DA SILVEIRA, VICO MAÑAS, ADEMIR BENEDITO, PEREIRA CALÇAS, XAVIER DE AQUINO, ANTONIO CARLOS MALHEIROS, FERREIRA RODRIGUES, PÉRICLES PIZA, EVARISTO DOS SANTOS, MÁRCIO BARTOLI E JOÃO CARLOS SALETTI.

São Paulo, 15 de fevereiro de 2017.

FRANCISCO CASCONI
RELATOR
Assinatura Eletrônica

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 2095314-80.2016.8.26.0000

COMARCA: SÃO PAULO
AUTOR: PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
RÉUS: PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SOROCABA e CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA
AMICUS CURIAE: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE SERVIÇOS – CNS e SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS DE SOROCABA E VOTORANTIM

VOTO Nº 32.102

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI MUNICIPAL QUE DISPÕE SOBRE PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS NO MUNICÍPIO DE SOROCABA/SP.

ATO NORMATIVO (LEI Nº 11.227/2015, DO MUNICÍPIO DO SOROCABA/SP) QUE NÃO INVADE COMPETÊNCIA LEGISLATIVA CONSTITUCIONAL DE ENTE FEDERADO DIVERSO – TEMA CENTRAL DA CONTROVÉRSIA (TRANSPORTE) QUE AFETA UNIÃO, ESTADOS E MUNICÍPIOS – ENTE MUNICIPAL QUE OSTENTA COMPETÊNCIA PARA LEGALMENTE DISPOR SOBRE ASSUNTO DE INTERESSE LOCAL NO ÂMBITO DE SEUS LIMITES GEOGRÁFICOS – DIPLOMA ATACADO QUE NÃO INSTITUI REGRA OU DIRETRIZ DE CARÁTER GERAL SOBRE TRANSPORTE E TRÂNSITO.

TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR MOTORISTAS

PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS – PROIBIÇÃO, DIRETA E OBJETIVA, INSTITUÍDA PELO ATO NORMATIVO IMPUGNADO – POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA QUE CONFORMA O TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, INSERINDO-O NOS MODAIS DE MOBILIDADE URBANA (ART. 3º, §2º, INCISO III, ALÍNEA 'B' DA LEI Nº 12.587/2012) – NATUREZA JURÍDICA DE ATIVIDADE PRIVADA EVIDENCIADA – SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXIS) QUE GUARDA CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS E DISTINTIVAS – ATIVIDADE PRIVADA QUE É RESGUARDADA PELA LIVRE INICIATIVA – ESTÍMULO À LIVRE CONCORRÊNCIA, INCREMENTANDO BENEFÍCIOS SOCIALMENTE DESEJÁVEIS, INCLUINDO AMPLIAÇÃO DO LEQUE DE ESCOLHA DO CONSUMIDOR – NORMA PURAMENTE PROIBITIVA QUE CONTRARIA PRINCÍPIOS ELEMENTARES DA ORDEM ECONÔMICA, COMO LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E DEFESA DO CONSUMIDOR (ARTS. 1º, INCISO IV, E 170 'CAPUT' E INCISO IV, V E PARÁGRAFO ÚNICO DA CR) – EXCEPCIONAL INTERVENÇÃO ESTATAL NO ÂMBITO DA INICIATIVA PRIVADA QUE SOMENTE SE LEGITIMA QUANDO FUNDADA EM RAZÕES JURÍDICO-CONSTITUCIONAIS RELEVANTES, NUM EXAME DE PROPORCIONALIDADE, O QUE NÃO OCORRE – VIOLAÇÃO DIRETA DOS ARTIGOS 144 E 275 DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL – PRETENSÃO INICIAL PROCEDENTE.

Ação de inconstitucionalidade voltada contra a Lei nº 11.227, de 01 de dezembro de 2015, do Município de Sorocaba, que *"dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências"*.

Delineada *causa petendi* repousa preponderantemente em alegada mácula ao artigo 144 da Constituição Paulista, sem prejuízo da violação a princípios e dispositivos (artigos 1º, inciso IV, 21, inciso XX, 22, inciso IX, 170, incisos IV e V, bem como 182) da Magna Carta. Invocando conceitos e diretrizes traçadas na Lei Federal nº 12.587/2012 (que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana), que se afirmam contrariados, argumenta-se que estabelecida proibição acarreta violação à competência legislativa privativa da União. Acrescenta-se, ainda, ofensa aos princípios da livre iniciativa, livre concorrência e defesa do consumidor.

A liminar foi deferida a fls. 166/167.

Informações ofertadas pelo Prefeito Municipal de Sorocaba a fls. 181/185, limitando-se a descrever o processo legislativo. Já o Presidente da Câmara Municipal de Sorocaba defendeu, a fls. 240/252, a constitucionalidade do ato normativo impugnado, que se adequa à Lei Federal nº 12.468/2011, que regulamenta a atividade prestada pelos taxistas, invocando também Decreto Municipal nº 21.522/2014. Afirma que a lei combatida não afronta a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Citado, o Procurador Geral do Estado apontou desinteresse na defesa do ato impugnado (fls. 376/377).

As decisões lançadas as fls. 380/382 e 411, admitiram intervenção da Confederação Nacional de Serviços – CNS e do Sindicato dos Taxistas Autônomos e Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Sorocaba e Votorantim como *amici curiae*.

A primeira manifestou-se a fls. 414/440, destacando diferentes modalidades de transporte albergadas na Lei nº 12.587/2012. Ponderou que a lei questionada viola o princípio da liberdade de iniciativa, o marco civil da internet, a liberdade de trabalho pela criação de reserva de mercado, a competência privativa da União e o direito de escolha do consumidor. Citou precedentes jurisprudenciais e acostou documentos, incluindo pareceres de renomados juristas (fls. 441/709).

O Sindicato dos Taxistas, no petitório de fls. 711/715, enalteceu a justeza da proibição encampada na lei municipal, argumentando tratar-se de atividade privativa dos taxistas. Acostou cópia da legislação a fls. 716/744.

A Douta Procuradoria Geral de Justiça, em parecer de fls. 746/760, reiterou as razões iniciais.

É o Relatório.

A presente ação direta de inconstitucionalidade tem por foco a Lei nº 11.227, de 01 de dezembro de 2015, do Município de Sorocaba/SP, que na essência proíbe o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no âmbito local.

A inicial vem calcada proeminentemente na ofensa ao artigo 144 da Constituição Estadual – que traz regra de caráter

remissivo, cujo conteúdo jurídico espelha natureza associativa – a possibilitar o credenciamento de constitucionalidade também pelo exame de princípios estabelecidos na Constituição da República.

O ato normativo impugnado ostenta a seguinte redação (fls. 74):

"Art. 1º Fica proibido no âmbito do município de Sorocaba o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados por meio de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta Lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam as exigências do Decreto nº 21.522, de novembro 2014 (*sic.*)*, bem como Decreto nº 14.329, de 28 de dezembro de 2004, que estabelecem normas para execução do serviço na cidade de Sorocaba.*

Parágrafo único. No caso de alteração da legislação mencionada no caput deste artigo as mesmas serão aplicadas.

Art. 3º Na hipótese de desrespeito a esta lei, fica o condutor e as empresas solidárias sujeitos à multa de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis.

Art. 4º As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação".

A matéria tratada na lei em comento envolve tema de mobilidade urbana, umbilicalmente afeto ao direito fundamental de liberdade de locomoção (art. 5º, inciso XV, CR), assumindo relevância ímpar no desenvolvimento econômico e social das cidades.

No âmbito do Município de São Paulo, foi editada a Lei Municipal nº 16.279, de 08 de outubro de 2015, que *"dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências"*, cujo teor normativo, na essência, previa proibição similar à imposta no ato impugnado na presente ação.

Aludida lei paulistana foi objeto da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000, de minha relatoria, julgada procedente por maioria, pelo C. Órgão Especial, em 05.10.2016. Naturalmente e por coerência lógica, diante da clara similitude entre ambos os atos normativos, a solução ao corrente caso deve trilhar o mesmo caminho, valendo anotar que as teses de arrimo da pretensão aqui deduzida foram exaustivamente enfrentadas no julgamento em questão.

Primeiramente, sustentou a inicial usurpação de competência legislativa privativa da União, prevista no artigo 22, inciso IX, da Constituição da República, malferindo assim o artigo 144 da Carta Paulista. A alegação, *rogata maxina venia*, não procede.

A Lei Maior assegura, nos artigos 1º e 18, indistinta

autonomia político-administrativa aos entes federados, no que se incluem os Municípios, cabendo-lhes instituir a organização de sua estrutura funcional para efetivo exercício da atividade estatal.

Indigitada independência organizacional engloba a autonomia legislativa, embora ambas não ostentem caráter absoluto, devendo respeito às balizas constitucionais de âmbito estadual e federal, como preveem não só os artigos 29 e 30 da Magna Carta, mas também o artigo 144 da Constituição Estadual, dispositivo que, como já explanado, ostenta parametricidade apta ao exame de constitucionalidade:

"Artigo 144 - Os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizarão por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição."

A atividade legislativa municipal, concretizada em leis ordinárias, complementares, decretos etc., não guarda vinculação exclusiva à matéria nela regulada, que deve apresentar compatibilidade vertical com aquelas que lhe servem de parâmetro, previstas nas Constituições Estadual e Federal – aspecto substancial, ou nomoestática constitucional –, sem prejuízo do rigor e estrita observância ao processo legislativo que a antecedeu – aspecto formal do ato, ou nomodinâmica constitucional – como forma de efetiva, segura, válida e integral inserção no ordenamento jurídico.

Detalhada análise do diploma normativo impugnado conduz à inexorável conclusão de sua plena consonância, no aspecto da competência legislativa constitucional, com a ordem normativa hierarquicamente superior, preservado incólume o

pacto federativo (artigo 1º da Constituição da República, incorporado também no artigo 1º da Carta Paulista).

Em relação à esfera Municipal, o texto da Lei Maior prevê em seu artigo 30:

> *"Art. 30. Compete aos Municípios:*
> *I - legislar sobre assuntos de interesse local;*
> *II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;"*

A propósito do tema, Alexandre de Moraes, em sua obra "Direito Constitucional"[1], esclarece que o princípio geral que norteia a repartição de competência entre os componentes do Estado Federal é o da predominância do interesse, cabendo à União dispor sobre matérias de interesse geral; aos Estados-Membros, aquelas de interesse regional; aos Municípios, as de interesse meramente local e, por fim; ao Distrito Federal, a cumulação das duas últimas competências[2].

O mesmo doutrinador, dispondo particularmente sobre o conceito de "interesse local" inerente à atividade legislativa municipal, acentua na referida obra[3]:

"Apesar de difícil conceituação, interesse local *refere-se àqueles interesses que disserem respeito mais diretamente às necessidades imediatas do município, mesmo que acabem gerando reflexos no interesse regional (Estados) ou geral (União), pois, como afirmado por Fernanda Dias Menezes, 'é inegável que mesmo atividades e serviços tradicionalmente desempenhados pelos municípios, como transporte coletivo,*

[1] 27ª edição, ed. Atlas, pág. 314.
[2] Com a ressalva do disposto no artigo 22, inciso XVII, da Constituição da República.
[3] *Op. Cit.*, págs. 328/329.

*polícia das edificações, fiscalização das condições de higiene de restaurantes e similares, coleta de lixo, ordenação do uso do solo urbano, etc., dizem secundariamente com o interesse estadual e nacional'. Dessa forma, salvo as tradicionais e conhecidas hipóteses de interesse local, as demais deverão ser analisadas caso a caso, vislumbrando-se qual o interesse predominante (*princípio da predominância do interesse*)"*.

Registra-se também, na linha do que já definiu o C. Supremo Tribunal Federal, que a prerrogativa de dispor legalmente sobre interesse local não outorga ao ente político irrestrita autonomia legislativa, pois *"a competência constitucional dos Municípios de legislar sobre interesse local não tem o alcance de estabelecer normas que a própria Constituição, na repartição das competências, atribui à União ou aos Estados."* (RE 313.060, rel. min. Ellen Gracie, julgamento em 29-11-2005, Segunda Turma, *DJ* de 24-2-2006).

Realmente, a Constituição da República atribui à União a instituição de diretrizes para o transporte urbano (artigo 21, inciso XX), bem como lhe reserva competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, inciso XI) e diretrizes sobre a política nacional de transportes (artigo 22, inciso IX).

Tal competência restou convolada, essencialmente, na edição do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), que disciplina *"o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional"* (artigo 1º), na Lei nº 10.233/2001, que reestrutura os transportes aquaviário e terrestre, além de criar órgãos administrativos destinados à regulação ou supervisão das atividades, e ainda, na Lei nº

12.587/2012, que institui a Política Nacional da Mobilidade Urbana, com vistas à promoção do desenvolvimento urbano, atendendo, ainda, norma do artigo 182 da Constituição da República.

Desautorizada a conclusão, entretanto, que exclui ou inibe a atuação normativa dos Municípios na disciplina do transporte urbano local, incluindo a modalidade individual, desde que respeitados os limites constitucionais e seu respectivo âmbito de atuação.

Inegável inserir-se o transporte urbano no rol de matérias que afetam os três âmbitos federativos, de amplitude nacional, indicando sentido na opção do constituinte originário em instituir reserva de competência legislativa à União. Todavia, afasta-se o caráter absoluto de tal prerrogativa na medida em que inexiste área de trânsito, transporte urbano ou circulação exclusivamente pertencente ao aludido ente federado, viabilizando atuação normativa suplementar, notadamente, na seara municipal, respaldada no critério da abrangência geográfica do interesse (excepcionada no artigo 30, inciso I, da Constituição da República), pelo impacto da matéria em sua esfera.

Veja-se, ainda, que a própria Lei Maior atribuiu expressamente aos Municípios a organização e prestação do serviço público de transporte coletivo, assinalando seu caráter essencial (artigo 30, inciso V), modalidade com maior repercussão em termos de abrangência territorial em comparação ao transporte individual, tornando lógica a conclusão de que permitido ao ente local disciplinar o tema com as ressalvas acentuadas.

Nesse contexto, a atuação normativa da União, Estado e Municípios deve se pautar pelos limites constitucionalmente traçados, mitigados pela predominância do interesse. Sobre o ponto, anota Hely Lopes Meirelles[4]:

"O trânsito *e o* tráfego *são daquelas matérias que admitem a tríplice regulamentação – federal, estadual e municipal –, conforme a natureza e o âmbito do assunto a prover. (...)*

De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano*, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V)*

(...)

E assim é na generalidade das Nações civilizadas, que reconhecem às comunidades locais o direito-dever de zelar pela circulação e pelo transporte em seu território, preservando seu sistema viário – urbano e rural – contra o congestionamento do trânsito e os excessos do tráfego. Todas as medidas de ordenamento da circulação e dos transportes no território municipal são da competência do Município, porque visam – no dizer autorizado de Hodges – ao controle do tráfego na via pública: 'the traffic control in the public street'*"*.

Partilham o mesmo entendimento, Fernanda Dias Menezes de Almeida[5], ao comentar os artigos 21, inciso XX, e 22, incisos IX e XI, da Constituição da República, e Geraldo Spagno Guimarães[6], em obra específica sobre a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

[4] *In* "Direito Municipal Brasileiro", 17ª edição, Malheiros, págs. 461 e 463.
[5] *In* "Comentários à Constituição do Brasil", 2013, Saraiva, coordenação científica por J. J. Gomes Canotilho, Gilmar Ferreira Mendes, Ingo Wolfgang Sarlet e Lênio Luiz Streck.
[6] *In* "Comentários à Lei de Mobilidade Urbana", 2012, Fórum, pág. 93.

Não é à toa que, *mutatis mutandi*, já afirmou o C. Supremo Tribunal Federal que *"a prestação de transporte urbano, consubstanciando serviço de transporte local, é matéria albergada pela competência legislativa dos Municípios, não cabendo aos Estados-membros dispor a seu respeito"* (ADI nº 2.349-7/ES, Pleno, rel. Min. Eros Grau, DJ de 14.10.2005).

Definidos, portanto, a possibilidade e limites constitucionais de atuação normativa municipal em matéria de transporte, afere-se que a Lei nº 11.227/2015 do Município de Sorocaba, ao impor restrição ao seu exercício na modalidade individual remunerada de passageiros, por meio de aplicativos, parece não invadir, *vênia concessa*, seara própria de ente federado diverso.

A lei em comento não traça ou institui regra de caráter geral ou regional envolvendo o transporte urbano de pessoas, tampouco cria novas normas de trânsito, mas apenas pretende dispor sobre o *"transporte remunerado individual de pessoas"* à luz de interesse local, modalidade esta indubitavelmente albergada na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LPNMU), como se verá adiante.

Aliás, este C. Órgão Especial enfrentou o tema recentemente, ao julgar inconstitucional lei do Município de Votuporanga que pretendia autorizar, no âmbito daquela circunscrição local, o transporte remunerado de passageiros através de nova espécie de veículo ("triciclo automotor de cabine fechada"), o que, de fato, extrapola o âmbito da competência normativa municipal:

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - Lei n. 5.741/2016, que alterou o art. 3º e inseriu o art. 19-A na Lei nº 4.986/2011, ambas do Município de Votuporanga, incluindo o

triciclo automotor de cabine fechada como espécie de veículo para o transporte remunerado de passageiros - A inclusão de outra espécie de veículo para o transporte remunerado de passageiros não alcança o status de interesse local a justificar a atuação legislativa do Município, nem mesmo a título suplementar (art. 30, I e II, da Constituição Federal) - Invasão de competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da Constituição Federal) - Inconstitucionalidade declarada – Ação procedente." (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2080036-39.2016.8.26.0000, rel. Des. Salles Rossi, j. em 10.08.2016).

Em suma, no aspecto da repartição constitucional de competências normativas entre os entes federados, não se externam claros indícios de invasão, pelo Município de Sorocaba, no campo de produção legislativa da União Federal, principalmente considerando que o comando normativo extraído da lei atacada revela intuito de dispor sobre exercício de determinada modalidade de transporte, proibindo-o no âmbito da seara municipal.

Superada a primeira tese, passa-se ao ponto central da controvérsia, que é dirimir a constitucionalidade da proibição instituída no ato normativo impugnado.

Em plena coerência aos valores essenciais de um Estado Democrático de Direito, que tem por norte a dignidade e a liberdade humana, a Constituição da República adotou o sistema capitalista como orientador da ordem econômica, incorporando como um dos fundamentos da Nação o princípio da livre iniciativa, albergado em seus artigos 1º, inciso IV, e 170, *caput*.

Decorre da livre iniciativa, em linhas gerais, a liberdade conferida aos agentes privados (assim entendidos como pessoas físicas, coletividades e pessoas jurídicas) para empreenderem no mercado, realizando atividades econômicas de produção, distribuição ou circulação de riquezas, compreendendo ainda a livre escolha dos meios (formas de gestão, organização e condução da atividade) e dos fins visados.

Não se extrai do texto constitucional, todavia, modelo econômico libertário ou absoluto, encontrando o princípio da livre iniciativa limites ou reservas que estimulam a coesão social, ostentando status similar aos valores sociais do trabalho[7]. É o que se constata, exemplificando, na leitura dos incisos e parágrafo único do artigo 170 da Constituição da República, onde convivem harmonicamente princípios estruturantes da ordem econômica de aspectos liberais (propriedade privada, livre concorrência, livre exercício de atividade econômica), e sociais (função social da propriedade, defesa do consumidor, defesa do meio ambiente, redução de desigualdades regionais e sociais etc.).

Um dos princípios decorrentes da livre iniciativa e que sobressai na hipótese concreta é a livre concorrência (artigo 170, inciso IV, da Constituição da República), garantia consistente na proteção, aos agentes atuantes no mercado, da instituição de livre competição nos variados ramos de atividade, conferindo melhor eficiência, diversidade, inovação e progresso à ordem econômica, e refletindo resultados socialmente desejáveis, como melhor qualidade dos bens e serviços, preço justo e ampliação no leque de escolha do consumidor.

[7] Não por coincidência a redação do artigo 1º, inciso IV, da CR, em que inseridos ambos os valores.

Dela, livre concorrência, extraem-se atuações positivas e negativas do Estado, ambas no sentido de proteger e assegurar um mercado livre e saudável. As primeiras caracterizam-se pela instituição de normas que obstam práticas anticoncorrenciais, abuso do poder econômico, formação de monopólios etc., tendo em conta a complexidade e diversidade envolvendo os agentes atuantes num mercado livre (*v.g.* artigos 170, inciso IX e 173, §4º, da CR, Leis nº 8.884/94 e 12.529/2011); lado outro, exige-se atuação estatal negativa, no campo da abstenção, aferida no óbice à instituição de restrições excessivas que impeçam os agentes atuantes no mercado de nele ingressar, competir ou simplesmente desenvolver sua atividade.

Numa visão generalista, em termos de atividades enquadráveis na ordem econômica, a Constituição da República engloba as seguintes categorias: a) atividades econômicas em sentido estrito; b) serviços públicos, e c) monopólios estatais. Cada uma delas opera restrição, de maior ou menor grau, ao princípio da livre iniciativa e seus consectários, relembrando não ter sido adotado um modelo econômico totalmente libertário.

Interpretação conjunta do artigo 170, *caput* e parágrafo único, combinado com artigo 173, *caput*, da Constituição da República revela que a intervenção direta do Estado nas atividades econômicas em sentido estrito, justamente porque livres à iniciativa privada, ocorre apenas excepcionalmente[8], justificando-se apenas quando *"necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei"*, hipóteses nas quais, para produção ou comercialização de bens, ou ainda prestação de serviços, usualmente materializa-se por meio da Administração

[8] Constituindo, portanto, exceção legítima ao princípio da livre iniciativa.

Indireta (empresas públicas e sociedades de economia mista e suas subsidiárias – art. 173, §1º, CR).

Referindo-se à extensão dos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência no exercício da atividade econômica em sentido estrito, já decidiu o C. Superior Tribunal de Justiça:

"... a Administração Pública não tem título jurídico para aspirar reter em suas mãos o poder de outorgar aos particulares o direito ao desempenho da atividade econômica tal ou qual; evidentemente, também lhe faleceria o poder de fixar o montante da produção ou comercialização que os empresários porventura intentem efetuar. De acordo com os termos constitucionais, a eleição da atividade que será empreendida assim como o quantum a ser produzido ou comercializado resultam de uma decisão livre dos agentes econômicos. O direito de fazê-lo lhes advém diretamente do Texto Constitucional e descende mesmo da própria acolhida do regime capitalista, para não se falar dos dispositivos constitucionais supramencionados. No passado ainda poderiam prosperar dúvidas quanto a isto; porém, com o advento da Constituição Federal de 1988, tornou-se enfaticamente explícito que nem mesmo o planejamento econômico feito pelo Poder Público para algum setor de atividade ou para o conjunto deles pode impor-se como obrigatório para o setor privado." (REsp 614.048/RS, Rel. Ministro LUIZ FUX, PRIMEIRA TURMA, julgado em 15/03/2005, DJ 02/05/2005, p. 172).

Há, também, outra possibilidade de intervenção estatal, mas de forma indireta, quando o ente público age no sentido de normatizar, regular ou fiscalizar determinada atividade econômica em sentido estrito, observando os limites do

ordenamento, em ação justificada pela proteção de valores constitucionais e de interesse coletivo envolvidos no exercício desta mesma atividade (art. 174, CR).

Nesse ponto, vigora a premissa de que quanto mais a intervenção estatal afetar os valores da livre iniciativa, maior a exigência de razões jurídico-constitucionais relevantes legitimadoras desta interferência do ente público. Já decidiu o C. Supremo Tribunal Federal, sobre a intervenção do Estado no domínio econômico:

"LEGITIMIDADE CONSTITUCIONAL DA ATUAÇÃO REGULATÓRIA DO ESTADO NO DOMÍNIO ECONÔMICO (...) A obrigação do Estado, impregnada de qualificação constitucional, de proteger a integridade de valores fundados na preponderância do interesse social e na necessidade de defesa da incolumidade pública legitima medidas governamentais, no domínio econômico, decorrentes do exercício do poder de polícia, a significar que os princípios que regem a atividade empresarial autorizam, por efeito das diretrizes referidas no art. 170 da Carta Política, a incidência das limitações jurídicas que resultam do modelo constitucional que conforma a própria estruturação da ordem econômica em nosso sistema institucional." (RE 597165 AgR, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Segunda Turma, julgado em 28/10/2014, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-240 DIVULG 05-12-2014 PUBLIC 09-12-2014) – grifou-se.

Já a prestação dos serviços públicos, como atividade prioritariamente cometida ao Estado, nos moldes do artigo 175 da Lei Maior, via de regra[9], não alcança a esfera de liberdade econômica individual dos agentes privados, cabendo ao Poder

[9] Vale obtemperar que a própria Constituição da República considera livre à iniciativa privada a prestação dos serviços públicos de saúde e educação (artigos 197, 199 e 209).

Público realizá-la diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, conforme previsão legal.

Nestes casos, por titularizar os serviços públicos – mesmo nas hipóteses em que transferida a execução aos particulares –, o Estado contará com atuação normativa ampla, embora não irrestrita, podendo estabelecer toda a disciplina correspondente, englobando direitos e deveres dos prestadores e usuários, controle de preço ou tarifa, além da submissão ao regime jurídico público.

No ordenamento vigente, não há critérios expressos e objetivos que orientem a alocação de determinada atividade como serviço público ou atividade econômica em sentido estrito, tarefa não raras vezes tormentosa e polêmica.

Numa ótica ampla, os serviços públicos são existenciais à sociedade, considerando seus valores e anseios em dado momento, titularizados e, ordinariamente, prestados pelo próprio Estado.

Há hipóteses em que o próprio texto constitucional, numa previsão expressa, classifica determinada atividade como serviço público (*v.g.*, artigos 30, inciso V, e 198, CR), mitigando a margem para discussões sobre respectiva natureza jurídica. Noutras, embora sem alusão direta, permite-se conclusão similar através de interpretação conjunta do artigo 175 com dispositivos constitucionais outros que impõem aos entes federados (União, Estados ou Municípios) a prestação ou exploração direta de certos serviços ou mediante transferência à iniciativa privada (*v.g.* artigos 21, inciso X, e 25, §2º, CR).

Nesse passo, é possível afirmar que inexiste previsão constitucional, seja na Lei Maior, seja na Carta Paulista, que qualifique o transporte individual remunerado de passageiros como serviço público ou monopólio estatal, diversamente do que ocorre com a modalidade de transporte coletivo no âmbito municipal, expressamente definida como serviço público (artigo 30, inciso V, CR).

Mais complexo, porém, proceder ao enquadramento jurídico das atividades econômicas (aqui, no sentido lato da expressão) não previstas no texto constitucional.

Boa parte da doutrina advoga a tese de que inexiste no ordenamento "reserva de Constituição" na caracterização de uma atividade como serviço público, sendo possível ao legislador infraconstitucional, em atuação limitada, definir outras atividades nesta classificação, mesmo porque irrazoável que a Lei Maior pudesse prever rol exaustivo.

Precisas as palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello[10]:

"É realmente o Estado, por meio do Poder Legislativo, que erige ou não em serviço público tal ou qual atividade, desde que respeite os limites constitucionais*. Afora os serviços públicos mencionados na Carta Constitucional, outros podem ser assim qualificados, contanto que não sejam ultrapassadas as fronteiras constituídas pelas normas relativas à* ordem econômica*, as quais são* garantidoras da livre iniciativa*. É que a exploração da atividade econômica, o desempenho de 'serviços' pertinentes a esta esfera, assiste aos particulares e*

[10] *In* "Curso de Direito Administrativo", Malheiros, 30ª edição, págs. 707/708.

não ao Estado. Este apenas em caráter excepcional poderá desempenhar-se empresarialmente nesta órbita.

Sem embargo, o fato é que o Texto Constitucional, compreensivelmente, não define o que sejam 'atividades econômicas'. Em consequência, remanesce ao legislador ordinário um certo campo para qualificar determinadas atividades como 'serviços públicos', no que, indiretamente, gizará, por exclusão*, a área configurada como das 'atividades econômicas'.*

É lógico, entretanto, que, em despeito desta margem de liberdade, não há, para o legislador, liberdade absoluta. À falta de uma definição constitucional, há de se entender que o constituinte se remeteu ao sentido comum da expressão, isto é, ao prevalente ao lume dos padrões de cultura de uma época, das convicções predominantes da Sociedade*. Por isso mesmo não é total a liberdade do Legislativo, sob pena de ser retirado qualquer conteúdo de vontade ao dispositivo da Carta Magna, tornando-o letra morta, destituído de qualquer valia e significado".*

No enfoque do princípio da legalidade, inclusive lembrado no parágrafo único do artigo 170 da Constituição da República (*"..., salvo nos casos previstos em lei."*), ao particular é assegurado, via de regra, o exercício de qualquer atividade econômica inovadora, desde que não contrarie o ordenamento em vigor, ainda que possa ulteriormente, nos limites desse mesmo ordenamento, o Estado nela intervir direta ou indiretamente.

Considerando o já afirmado e lembrando que apenas o transporte coletivo municipal é considerado serviço público por definição constitucional (art. 30, V, CR), o primeiro

instrumento normativo regulador de abrangência nacional em matéria de transporte materializa-se na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LPNMU), *"objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município"* (art. 1º), assim contribuindo para o *"acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana"* (art. 2º).

Tal instrumento discriminou os modos e classificações inseridos no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (artigo 3º da LPNMU), compreendendo o transporte individual de passageiro nas modalidades pública e privada (§2º, inciso III, alíneas 'a' e 'b').

Já o artigo 4º traz, para efeito da LPNMU, definições que merecem transcrição:

"transporte urbano": *"conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana"* (inciso I);

"transporte público individual": *"serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas"* (inciso VIII);

"transporte motorizado privado": *"meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares"* (inciso X).

Sem prejuízo, o tema remete, ainda, à análise da atividade exercida pelos profissionais taxistas, considerando o disposto na Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 (que regulamenta a profissão de taxista), o Decreto Municipal nº 21.522, de 25 de novembro de 2014 (que aprova o Serviço de Transporte Individual de Passageiros – Táxi, regulamentando a atividade de taxista no âmbito local – fls. 261/279), e nos artigos 12 e 12-A da LPNMU. Confira-se, com destaques:

Lei Federal nº 12.468/2011:

"Art. 2º. É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros." – grifou-se.

Decreto Municipal de Sorocaba nº 21.522/2014:

"Art. 2º. Para efeito de interpretação deste Regulamento entende-se por:

I - Serviço de Táxi - transporte remunerado de passageiros com automóveis capacitados até 7 (sete) passageiros, mediante autorização e cobrança de tarifas estipuladas pelo Poder Público, entre pontos quaisquer do Município, com itinerário livre, com embarque direto do usuário, ou via chamada a distância;" – grifou-se.

LPNMU:

"Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013) – grifou-se.

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)" – grifou-se.

O serviço prestado por taxistas, de conhecimento notório, é marcado por forte regulamentação estatal, através de normatização própria da atividade nos Municípios em que disponibilizado, sem prejuízo da observância da lei que regula a profissão (Lei Federal nº 12.468/2011).

De sujeição limitada à livre iniciativa, no Município de Sorocaba a execução do serviço dá-se através de particulares detentores de autorização concedida pela URBES – Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba.

Boa parte da doutrina[11] classifica a atividade explorada pelos taxistas como de natureza privada, não

[11] Nesse sentido apontam José dos Santos Carvalho Filho (In "Manual de Direito Administrativo", Atlas, 27ª edição, pág. 452.) e Maria Sylvia Di Pietro (In "Direito Administrativo", Atlas, 27ª edição, págs. 114/115.), que apesar de enquadrar os serviços de táxi como "serviço público impróprio", realça a natureza de atividade privada. Confira-se, também, Celso Antônio Bandeira de Mello (In "Pareceres de Direito Administrativo", Malheiros, 2011, 212/227.), que defende ser atividade econômica a afastar o caráter permissionário, num sentido técnico, do serviço; e, ainda, Geraldo Spagno Guimarães (In "Comentários à Lei de Mobilidade Urbana", 2012, Fórum, pág. 183.), ao afirmar que "táxi é atividade privada sujeita a controles estatais, mas não é serviço público, ainda que a lei assim o defina".

vislumbrando nela interesse público essencial a justificar caracterização de serviço titularizado pelo Estado, embora atendam a necessidades coletivas.

Por outro lado, sem olvidar entendimento diverso de outros Tribunais[12], prepondera na jurisprudência do C. Superior Tribunal de Justiça que constitui serviço público a atividade desempenhada pelos taxistas, inclusive sujeita a licitação, consoante se afere nos seguintes julgados: AgRg no REsp 1115508/MG, Rel. Ministro ARNALDO ESTEVES LIMA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 22/03/2011, DJe 07/04/2011; RMS 19.091/DF, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, SEGUNDA TURMA, julgado em 04/10/2007, DJ 17/10/2007, p. 268. Da mesma forma já decidiu este C. Órgão Especial: Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2187097-90.2015.8.26.0000, rel. Des. Luiz Antonio de Godoy, j. em 27.01.2016; Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2058665-53.2015.8.26.0000, rel. Des. Tristão Ribeiro, j. em 10.06.2015.

Embora não se busque pôr fim à controvérsia relativa à natureza jurídica da atividade exercida pelos taxistas, alvo de respeitáveis opiniões divergentes, indiscutível, nos contornos atuais, que o serviço é prestado no Município de Sorocaba sob o forte controle do Poder Público – através da empresa URBES –, marcado por relevante intervenção estatal que estabelece o número de autorizações disponíveis, controla o credenciamento dos profissionais taxistas exigindo pagamento de taxa, além de intensiva regulamentação normativa, inclusive quanto ao controle do preço tarifário cobrado do usuário. Tais características, que implicam mitigação dos princípios gerais da ordem econômica, não deixam de existir mesmo àqueles que

[12] O E. Tribunal de Justiça do Distrito Federal, no julgamento da ADI 20150020242952, Rel. Des. Humberto Adjuto Ulhôa, j. em 15.03.2016, afirmou: *"o serviço de táxi se constitui em utilidade pública, de caráter privado, embora sujeito à regulação e fiscalização pelo Poder Público".*

doutrinariamente classificam o serviço como atividade privada.

Nesse prumo, o serviço dos taxistas amolda-se, para fins da LPNMU, no conceito de transporte público individual (art. 4º, inciso VIII), atividade que lhes é reservada por força de lei (Lei Federal nº 12.468/2011). Tal conclusão permanece inabalada mesmo diante da alteração redacional empreendida em seu artigo 12 (pela Lei nº 12.865/2013), que antes caracterizava expressamente o transporte individual de passageiros como serviço público, sob o regime de permissão, e ora o considera serviço de utilidade pública sem apontar o título jurídico de transferência ao particular. De uma forma ou de outra, a própria LPNMU mantém regramento no sentido de que a atividade dos taxistas (transporte público individual) é submetida ao controle público.

Conclusão similar, entretanto, parece não emergir do exame da atividade de "transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares, intermediado por aplicativos", objeto de proibição no ato normativo impugnado.

O primeiro ponto, talvez o mais marcante, que realça a diferença entre o transporte público individual (táxi) do transporte privado individual prestado por motoristas particulares diz respeito à sua abrangência.

Como decorre do próprio conceito previsto na LPNMU (art. 4º, inciso VIII), o transporte público individual remunerado de passageiros é um serviço aberto ao público, o que não ocorre com o transporte privado individual. Inerente a esta característica essencial a obrigatoriedade do serviço prestado pelo taxista, que não pode recusar viagens ainda que de curto

trajeto; além disso, possibilita-se a coleta de novos passageiros nas próprias vias públicas, durante seu trânsito regular, facilidade que alcança não só os taxistas como também os próprios passageiros. Potencialmente, qualquer indivíduo em espaço público é um possível usuário do serviço.

Já a atividade econômica proibida pela lei impugnada, diferentemente, está restrita aos usuários previamente cadastrados no aplicativo e que se utilizam da plataforma virtual para contratar o transporte individual remunerado para deslocamento específico. A exigência de cadastro prévio e condições mínimas (incluindo *smartphone* com plano de dados ativo) torna a gama de consumidores usuários identificável e finita, embora possa se ampliar ou se encolher, à medida que o serviço eventualmente se expanda ou se retraia. Além do mais, as viagens dos motoristas particulares prestadores da atividade são avençadas no ambiente da plataforma virtual do aplicativo, marcadas ainda pela aceitabilidade do prestador do serviço, deduzindo-se que não coletam novos passageiros aleatoriamente pelas ruas.

Não à toa que a expressão “aberto ao público”, propositalmente, não foi incorporada no conceito de “transporte motorizado privado” (art. 4º, inciso X, da LPNMU), que tal como a definição do inciso I do mesmo dispositivo, melhor se ajusta ao transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos.

Observa-se, ainda, que essa distinção elementar foi enaltecida na própria Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao tratar do transporte coletivo. Basta ver que a noção de “aberto ao público” é <u>incorporada</u> na definição do transporte

público coletivo (art. 4º, inciso VI[13]) e excluída do conceito de transporte privado coletivo (art. 4º, inciso VII[14]), a diferenciá-los numa perspectiva de abrangência social.

Parece lógico, se no campo do transporte coletivo, que ostenta maior repercussão e impacto sociais, a própria LPNMU traz este critério distintivo, raciocínio equivalente deve ser empregado no âmbito do transporte individual de passageiros, de aspecto mais restrito.

Outras características, senão benefícios, podem ser destacadas como exclusivas do transporte público individual de passageiros (táxis), não extensíveis à atividade privada em comento, que mostram plena coerência e somente são justificadas pela natureza pública do serviço. Dentre elas, por exemplo, a permissão (no caso da Cidade de Sorocaba) para transitar em faixas exclusivas, o abatimento e/ou isenção de impostos relacionados à manutenção e aquisição dos veículos utilizados, a existência de áreas de parada exclusivas e específicas em locais públicos e de grande circulação ("pontos de táxi") etc.

Não bastasse, como já enaltecido, a forte intervenção estatal na disciplina e regulação do transporte público individual, inclusive na fixação e controle da política tarifária, também é marco característico do serviço táxi, inaplicável, *in ictu oculi*, no regime atual, ao transporte privado individual de passageiros.

Todas estas peculiaridades, divisoras do transporte individual em suas modalidades pública e privada (artigo 3º, §2º,

[13] "serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público" – grifou-se.
[14] "serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda" – grifou-se.

inciso III, da LPNMU), já foram reconhecidas pela jurisprudência nos seguintes precedentes:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO – EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DISPONIBILIZADA PELO APLICATIVO UBER NO MUNICÍPIO DE CAMPINAS – MANDADO DE SEGURANÇA – LIMINAR – Pretensão mandamental voltada ao reconhecimento do direito líquido e certo do impetrante de exercer sua atividade econômica livremente, proibindo que as autoridades coatoras atuem fora de sua competência legal - presença dos requisitos necessários para o deferimento da medida liminar, conforme disposição do art. 7º, da Lei nº 12.016/2009 – fundamento relevante associado ao risco de dano – prevalência dos princípios da liberdade de iniciativa, liberdade de concorrência e do livre exercício de qualquer trabalho – natureza privada do transporte individual de passageiros desempenhado pelo impetrante, cujo exercício foi previsto pelos arts. 3º e 4º da Lei Federal nº 12.857/12 e não depende de prévia regulamentação do Poder Público – Lei Municipal nº 13.775/10 que regulamentou tão somente a execução dos serviços de transporte dos taxistas – decisão reformada. Recurso provido, com observação." (Agravo de Instrumento nº 2043892-66.2016.8.26.0000, rel. Des. Paulo Barcellos Gatti, j. em 01.08.2016). No mesmo sentido: TJDF, 4ª Turma Cível, Agravo de Instrumento nº 20150020202844AGI, Rel. Des. Sérgio Rocha, j. 30.09.2015.

Assim sendo, consideradas as características singulares do transporte público individual (táxis), conclui-se que o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares previamente cadastrados em aplicativos não se constitui, tecnicamente, em serviço público, mas se enquadra no conceito de atividade

econômica em sentido estrito, é dizer, de natureza privada (art. 3º, §2º, inciso III, alínea 'b', da LPNMU), que, diga-se, pode e deve ser regulamentado pela Municipalidade como qualquer outra atividade.

Sua natureza, como visto, assume contornos próprios das atividades reservadas à livre iniciativa, sujeita à liberdade de exploração por agentes privados atuantes no mercado, com respaldo nos princípios estruturantes e regentes da ordem econômica constitucional.

Eventuais contingenciamentos ou limitações impostas pelo Poder Público, pautadas na excepcionalidade da atuação estatal inerente ao modelo econômico em vigor, somente serão legítimas quando fundadas em razões ou valores jurídico-constitucionais plausíveis, numa análise de proporcionalidade.

Calcada em tal premissa, a Lei Federal nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, exige requisitos específicos (habilitação especial, cursos, certificação etc.) dos motoristas que buscam exercer a atividade justamente em razão dos relevantes interesses envolvidos no *"transporte público individual remunerado de passageiros"* (art. 2º), como a segurança dos usuários, proteção dos próprios motoristas taxistas, controle de trânsito e transporte público, dentre outros, vinculados à prestação do serviço sob o forte controle estatal.

No que tange ao transporte privado individual remunerado de passageiros, realizado por motoristas particulares cadastrados em aplicativos, <u>a ausência de disciplina normativa sobre a atividade, num regime pautado pela liberdade econômica</u>

dosada por valores sociais constitucionalmente relevantes, conforta juridicamente sua livre introdução e exploração no mercado pela iniciativa privada, ainda que em regime de coexistência a serviços similares de natureza pública (no que se enquadra o transporte público individual – táxi) ou privada.

Esta visão, respaldada num enfoque principiológico, indubitavelmente deve ser aplicada à controvérsia primordial destes autos, pondo em xeque as razões jurídico-constitucionais que emanciparam a vedação direta e irrestrita incorporada no ato normativo impugnado... Razões estas, a meu ver, implausíveis, principalmente quando se impõe restrição máxima à livre iniciativa, criando injustificada reserva de mercado a determinado segmento (artigos 1º e 2º da Lei Municipal nº 11.227/2015 – fls. 74/77), ao passo que a atividade coibida é conformada pela Política Nacional da Mobilidade Urbana.

Há inegável ampliação do leque das opções de mobilidade urbana, constituindo alternativa, até então pouco explorada, ao transporte individual de passageiros. Notória a eficiência, qualidade, preço e praticidade do serviço prestado, associada ainda ao modo de organização e disponibilização da oferta (aplicativos – que hoje também servem aos próprios táxis), principalmente quando comparada ao tradicional meio de transporte urbano individual preexistente (táxi).

Deve ser vista, portanto, como instrumento de melhor efetividade na circulação urbana (artigo 5º, inciso IX), de estímulo à mitigação dos custos econômicos no deslocamento de usuários do transporte urbano individual (artigo 6º, inciso IV), bem como de aprimoramento e melhoria nas condições de mobilidade urbana (artigo 7º, incisos III e V), atendendo, ao

mesmo tempo, a princípios, diretrizes e objetivos da LPNMU que, em seus artigos 1º e 24, inciso V, traz como norte a integração entre os diferentes modos de transporte público e privado.

No estudo, intitulado "O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano", elaborado em setembro/2015, o Departamento de Estudos Econômicos do CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) concluiu que *"não há elementos econômicos que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviços de transporte individual. Para além disso, elementos econômicos sugerem que, sob uma ótica concorrencial e do consumidor, a atuação de novos agentes tende a ser positiva"* (fls. 159), ratificando portanto sob ponto de vista econômico a inserção da nova atividade no mercado.

In casu, o estímulo à concorrência no aspecto econômico mostra plena convergência à proteção que emana do princípio da livre concorrência no aspecto jurídico (artigo 170, inciso IV, CR), efluindo consequências socialmente desejáveis inerentes às naturalidades decorrentes do processo competitivo mercadológico, como melhor qualidade e eficiência do serviço, preço mais justo, ampliação do direito de escolha do consumidor etc., sem esbarrar nas restrições previstas na Lei Federal nº 12.529/2011, que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

Nesse contexto, a proibição do exercício do transporte privado individual remunerado por motoristas particulares cadastrados em aplicativos, instituída pelo ato normativo impugnado, contraria também o sistema concorrencial incorporado na ordem econômica, criando, na prática, verdadeira

reserva de mercado com exclusividade à classe do transporte público individual de passageiros, operada pelos taxistas.

Tal proceder, ademais, é repudiado na jurisprudência do C. Supremo Tribunal Federal, que norteou a edição da Súmula Vinculante nº 49, cujo teor espelha a seguinte assertiva: *"ofende o princípio da livre concorrência lei municipal que impede a instalação de estabelecimentos comerciais do mesmo ramo em determinada área"*.

Não se olvida, vale obtemperar, inteligível oposição dos taxistas – repudiadas, evidentemente, reações exacerbadas e marcadas pela violência – diante do surgimento da inovadora exploração do transporte privado individual, eis que não raras vezes submetidos ao labor de sol a sol na expectativa de obter melhor retorno financeiro.

Entretanto, a insatisfação da categoria – que parece ter sido incorporada na lei impugnada – não se assenta em razões jurídicas plausíveis a aviltar o exercício de atividade econômica lícita, pautada essencialmente nos princípios da livre iniciativa e livre concorrência.

O transporte privado individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos é atividade espraiada em diversas cidades, inclusive grandes capitais, e de acesso público[15]. Sua exploração faz emergir interesses que podem legitimar atuação regulatória por parte dos Poderes Públicos, num paralelo à norma do artigo 12 da LPNMU, objetivando conferir, por exemplo, maior

[15] A expressão "de acesso público", na acepção utilizada, deve ser entendida na noção de "disponibilizada no mercado de consumo", mas restrita aos usuários previamente cadastrados no aplicativo; diversamente, a expressão "aberto ao público" é inerente aos serviços públicos e traz ideia de máxima amplitude na abrangência do serviço.

transparência de informação, segurança de usuários e motoristas, bem como apurada qualificação do serviço.

Como já destacado, a ingerência do Poder Público na regulamentação da atividade privada deve pautar-se por valores constitucionais relevantes, fundados no interesse coletivo envolvido, materializando atuação do poder de polícia administrativa.

Regulamentar, todavia, pode traduzir mitigação legítima na liberdade econômica em maior ou menor grau, sopesando-se os valores envolvidos, o que não se alinha juridicamente ao comando puramente proibitivo enunciado na lei atacada, que revela tendência misoneísta e protetora de interesses classistas.

Exemplificando, o Município de São Paulo incorporou, em sua política de mobilidade urbana, o transporte privado individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos, regulamentando a atividade no Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que *"dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor"*, reconhecendo expressamente a natureza privada da atividade.

Portanto, condensando as conclusões previamente alcançadas neste tópico, todas conducentes à sustentação de que o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos ostenta natureza jurídica de atividade privada sujeita à livre iniciativa, a direta e incisiva proibição legal de exercício,

instituída no ato normativo impugnado, não externa fundamento jurídico-constitucional relevante a obstar, num juízo de razoabilidade ou proporcionalidade, o âmbito de eficácia dos valores elementares que guiam a ordem econômica incorporada no Estado Brasileiro.

Como cediço, o critério da razoabilidade deve nortear a produção normativa do legislador municipal. Assim já decidiu o C. Supremo Tribunal Federal, consoante se afere em trecho de ementa a seguir:

"TODOS OS ATOS EMANADOS DO PODER PÚBLICO ESTÃO NECESSARIAMENTE SUJEITOS, PARA EFEITO DE SUA VALIDADE MATERIAL, À INDECLINÁVEL OBSERVÂNCIA DE PADRÕES MÍNIMOS DE RAZOABILIDADE. - As normas legais devem observar, no processo de sua formulação, critérios de razoabilidade que guardem estrita consonância com os padrões fundados no princípio da proporcionalidade, pois todos os atos emanados do Poder Público devem ajustar-se à cláusula que consagra, em sua dimensão material, o princípio do 'substantive due process of law'. Lei Distrital que, no caso, não observa padrões mínimos de razoabilidade." (ADI 2667 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 19/06/2002, DJ 12-03-2004 PP-00036 EMENT VOL-02143-02 PP-00275).

Não bastasse, também sob o especial aspecto da proporcionalidade, entende-se que o ato normativo, na análise da relação de causalidade entre meio e fim, deve guardar adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito, como enfatiza a doutrina de Humberto Ávila[16].

A hipótese *sub examine* claramente revela, todavia,

[16] *In* "Teoria dos Princípios", 12ª edição, Malheiros, pág. 171.

além da inadequação do meio (proibição de atividade lícita por lei municipal) por contrariar o ordenamento superior, absoluta ausência de proporcionalidade em sentido estrito, eis que aludida vedação inegavelmente traduz mais prejuízos do que vantagens à mobilidade urbana das cidades, mostrando-se desnecessária.

Com azo nestes fundamentos, imperioso o acolhimento da pretensão inicial diante do vício material que abala a constitucionalidade do ato normativo impugnado, solução que se amolda, logicamente, àquela imposta ao exame de conformidade constitucional de lei paulistana similar, procedido por este C. Órgão Especial. Confira-se:

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI MUNICIPAL QUE DISPÕE SOBRE PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. PRELIMINARES SUSCITADAS PELO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO QUE NÃO COMPORTAM ACOLHIDA – REPRESENTAÇÃO PROCESSUAL DA AUTORA REGULARIZADA – LEGITIMIDADE ATIVA CONFIGURADA – ENTIDADE SINDICAL DE ÂMBITO NACIONAL – PERTINÊNCIA TEMÁTICA EVIDENCIADA, POR REPRESENTAR PRESTADORES DE SERVIÇO – CONFLITO DE INTERESSES NÃO DEMONSTRADO – PRESENÇA, ADEMAIS, DE INTERESSE PROCESSUAL – POSSÍVEL O EXAME DE CONFORMIDADE ENVOLVENDO NORMA CONSTITUCIONAL ESTADUAL DE CARÁTER REMISSIVO (ART. 144, CE) – TEMAS DEBATIDOS DE CONTEÚDO PRINCIPIOLÓGICO E DE OBSERVÂNCIA OBRIGATÓRIA PELOS MUNICÍPIOS. ATO NORMATIVO QUE NÃO INVADE COMPETÊNCIA LEGISLATIVA CONSTITUCIONAL DE ENTE FEDERADO DIVERSO – TEMA CENTRAL DA CONTROVÉRSIA (TRANSPORTE) QUE AFETA

UNIÃO, ESTADOS E MUNICÍPIOS – ENTE MUNICIPAL QUE OSTENTA COMPETÊNCIA PARA LEGALMENTE DISPOR SOBRE ASSUNTO DE INTERESSE LOCAL NO ÂMBITO DE SEUS LIMITES GEOGRÁFICOS – DIPLOMA ATACADO QUE NÃO INSTITUI REGRA DE CARÁTER GERAL SOBRE TRANSPORTE, DIREITO CIVIL OU INTERNET. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR MOTORISTAS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS – PROIBIÇÃO, DIRETA E OBJETIVA, INSTITUÍDA PELO ATO NORMATIVO IMPUGNADO – CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA ADOTADO PELA ORDEM ECONÔMICA NACIONAL – PRINCÍPIOS E VALORES ELEMENTARES FUNDADOS NA LIBERDADE ECONÔMICA – EXAME DE ADEQUAÇÃO DA ATIVIDADE COMO SERVIÇO PÚBLICO OU ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO ESTRITO – AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONSTITUCIONAL OU LEGAL QUE A QUALIFIQUE COMO ATIVIDADE PRIVATIVA OU TITULARIZADA PELO ESTADO, DIVERSAMENTE DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL (ART. 30, INCISO V, CR) – POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA QUE CONFORMA O TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, INSERINDO-O NOS MODAIS DE MOBILIDADE URBANA (ART. 3º, §2º, INCISO III, ALÍNEA 'B' DA LEI Nº 12.587/2012) – NATUREZA JURÍDICA DE ATIVIDADE PRIVADA EVIDENCIADA – SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXIS) QUE GUARDA CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS E DISTINTIVAS – ATIVIDADE PRIVADA QUE É RESGUARDADA PELA LIVRE INICIATIVA – ESTÍMULO À LIVRE CONCORRÊNCIA, INCREMENTANDO BENEFÍCIOS SOCIALMENTE DESEJÁVEIS, INCLUINDO AMPLIAÇÃO DO LEQUE DE ESCOLHA DO CONSUMIDOR – NORMA PURAMENTE PROIBITIVA QUE CONTRARIA PRINCÍPIOS ELEMENTARES DA ORDEM ECONÔMICA, COMO LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E DEFESA DO CONSUMIDOR (ARTS. 1º, INCISO IV, E 170 'CAPUT' E INCISO IV, V E

PARÁGRAFO ÚNICO DA CR) – EXCEPCIONAL INTERVENÇÃO ESTATAL NO ÂMBITO DA INICIATIVA PRIVADA QUE SOMENTE SE LEGITIMA QUANDO FUNDADA EM RAZÕES JURÍDICO-CONSTITUCIONAIS RELEVANTES, NUM EXAME DE PROPORCIONALIDADE, O QUE NÃO OCORRE – VIOLAÇÃO DIRETA DOS ARTIGOS 144 E 275 DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL – TÉCNICA DA INTERPRETAÇÃO CONFORME QUE NÃO SE MOSTRA POSSÍVEL NA HIPÓTESE – PRETENSÃO INICIAL PROCEDENTE." (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000, de minha relatoria, j. em 05.10.2016).

Ante o exposto, julgo procedente a pretensão para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 11.227, de 01 de dezembro de 2015, do Município de Sorocaba/SP.

Des. FRANCISCO CASCONI
Relator
Assinatura Eletrônica

ANEXO 2

SOROCABA E REGIÃO

Aplicativo Uber funcionará a partir desta terça-feira nas ruas de Sorocaba

10/10/16 | Adriane Mendes - adriane.mendes@jcruzeiro.com.br

A partir das 14h desta terça-feira (11) , o aplicativo Uber começa a operar em Sorocaba, disponível nos sistemas IOS e Android. A nova opção de locomoção de transporte privado individual chega com o preço base de R$ 2,00, mais R$ 1,10 por quilômetro rodado, e mais R$ 0,20 por minuto. O preço mínimo e taxa de cancelamento (permitido apenas até cinco minutos da solicitação) é de R$ 5,00. Sorocaba é a 27ª cidade a operar o Uber no Brasil, mas ele não é o único na cidade, que já conta também com o Chofer Prime, disponível no momento apenas para o sistema Android.

De acordo com o gerente de comunicação da empresa Uber, Pedro Prochno, em Sorocaba o Uber X vai começar com carros compactos, de quatro portas e ar-condicionado, com data de fabricação a partir de 2008. Conforme falou em entrevista concedida por telefone, Prochno fez questão de frisar que não se trata de uma empresa de transporte, mas sim de tecnologia, que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam um motorista particular. Na prática, a Uber não emprega motorista e nem é dona do carro, oferecendo uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos, e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis.

Apesar de ter respaldo na Constituição Federal pela lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU/ lei federal 12.587/2012), Pedro Prochno disse estar entrando em contato com a Urbes operadora do trânsito e transportes da cidade, para que o serviço seja também regulamentado pelo município, mas afirmou que o quesito segurança está inserido em todo o processo, uma vez que o motorista precisa do consumidor, que por sua vez tem que se sentir seguro.

Os veículos terão placas cinzas (os taxistas usam vermelhas), ao final de cada corrida o passageiro será solicitado a avaliar o condutor com notas de uma a cinco estrelas, e ele precisará manter a média de 4,6 estrelas. Outros fatores de segurança apontados pelo gerente de comunicação é que o consumidor, ao fazer a solicitação, já tem acesso à foto e nome do motorista, da placa do veículo, e ainda a todo itinerário, desde o caminho percorrido para chegar ao solicitante, como todo o trajeto para se chegar ao destino desejado. Os pagamentos serão obrigatoriamente por cartão de crédito, e o repasse ao motorista, com desconto de 25% para manutenção da plataforma tecnológica, será feito semanalmente. E para baixar o aplicativo basta entrar no App Store (para IOS) e no Google Play (no Android), fazer download gratuito e o cadastro.

Mas quem quiser fazer parte como motorista parceiro e não tiver CNH de profissional pode obter informações pelo site parceirosbr.com. Em Sorocaba, o aplicativo conta com um Centro de Ativação na rua 7 de Setembro, 287, no Centro, de segunda a sexta-feira das 9h às 18h, e aos sábados, das 9h às 13h.

Simulação

De acordo com a Uber, uma viagem do Mercado Municipal ao Parque Campolim custará R$ 11; do Shopping Cidade ao Centro, R$ 14, e do campus Uniso até a rodoviária, sairá por R$ 16.

ANEXO 2-A

Taxistas protestam contra o Uber em Sorocaba

13/10/16 | Ana Cláudia Martins - ana.martins@jcruzeiro.com.br

O protesto é contra o aplicativo de caronas pa

Um grupo de cerca de 100 taxistas realizou, na manhã de ontem, um protesto contra o aplicativo de caronas pagas Uber em Sorocaba, que começou a operar na cidade na última terça-feira. Eles saíram em carreata da rodoviária da cidade por volta das 9h e seguiram pela avenida Dom Aguirre, em fila, até a Câmara de Vereadores, onde pediram o apoio do Legislativo municipal para que a Prefeitura fiscalize o serviço, por meio da Urbes - Trânsito e Transportes. Depois do protesto os taxistas foram recebidos pelo presidente da Urbes, Renato Gianolla. Os profissionais alegam que o Uber atua de forma clandestina, já que o serviço não possui regulamentação municipal.

A carreata chegou ao Paço Municipal por volta das 9h30, onde os carros ficaram estacionados e os taxistas seguiram para a Câmara, onde ocorria uma sessão ordinária. Dois representantes dos taxistas fizeram uso da tribuna tecendo duras críticas ao funcionamento do Uber na cidade.

Quem primeiro criticou a questão foi o vereador Francisco França (PT), autor da lei municipal que proibiu, em dezembro

sanções. Porém, a mesma foi suspensa em maio deste ano por meio de uma liminar expedida pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). Com isso, o Uber deixou de ser proibido na cidade. França criticou a postura do TJ e disse que a lei foi aprovada por unanimidade na Câmara. "Novamente declaramos nosso apoio aos taxistas de Sorocaba e continuamos com o mesmo entendimento de que o serviço é irregular e clandestino. E por isso vamos cobrar fiscalização da Urbes."

O presidente de uma das cooperativas de táxi do município, Sílvio Bueno de Souza, também usou a tribuna e disse que o Uber trará prejuízos para a categoria, que paga taxas e segue regras, além de fazer manutenções anuais dos veículos. "Nada disso está sendo exigido do Uber, o que é totalmente injusto, isso é uma concorrência desleal. Então, fizemos essa manifestação para cobrar dos vereadores que peçam ao município o cumprimento da lei municipal."

Presidente do Sindicato dos Taxistas de Sorocaba, Antonio Rodrigues Silva foi outro a usar a tribuna. Ele afirmou que atualmente a frota de carros da categoria é de 353, sendo que Sorocaba possui uma das taxas de renovação dos veículos mais altas do País, em média dois anos e meio de uso. "Queremos apenas o cumprimento da lei aprovada pelos vereadores e que a Urbes fiscalize o Uber, pois nenhum serviço pode funcionar desta maneira, sem controle, sem regras e sem nenhuma regulamentação, além de praticar preços muito baixos", aponta.

O Uber é um aplicativo de celular que conecta o usuário a um motorista particular, e está disponível nos sistemas operacionais iOS e android. Assim como os táxis, esse serviço cobra bandeira, quilometragem e taxa por minuto parado.

FUNDAÇÃO UBALDINO DO AMARAL
Jornal Cruzeiro do Sul © Direitos reservados

ANEXO 3

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

DESPACHO
APROVADO
Aprovado com adendo de 4 para 7

(PRESIDENTE)

Em 16 FEV. 2017

CAMARA MUN DE SOROCABA DATA: 08/02/2017 HORA:15:08 PROT: 161502 VIA: 02/02 N

REQUERIMENTO Nº.: 0197

ASSUNTO: CONSTITUIÇÃO DE UMA COMISSÃO ESPECIAL DE 04 (QUATRO) VEREADORES DA CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA PARA ESTUDOS SOBRE REGULARIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DE APLICATIVO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, CARONA SOLIDÁRIA E TRANSPORTE COMPARTILHADO EM SOROCABA.

CONSIDERANDO que em Sorocaba em que pese a falta de legislação própria, os aplicativos e demais serviços de transporte vem operando de maneira a ser uma nova opção de transporte a população Sorocabana.

CONSIDERANDO que o advento de tais aplicativos são uma tendência que não pode mais ser contida ou até mesmo retroceder e que a maneira mais inteligente de enfrentar tal assunto é regulamentar a sua atuação como forma de proteger tanto os prestadores de serviço como também os usuários.

CONSIDERANDO que tal assunto está sendo regulamentado em diversos municípios de nosso país e inclusive em municípios próximos a Sorocaba como Campinas e a capital paulista.

REQUEIRO à Mesa, ouvido o Plenário, conforme dispõe o Art. 60 e subsequentes da resolução nº 322, de 18 de setembro de 2007, a constituição de uma comissão de 04 (quatro) Vereadores da Câmara Municipal de Sorocaba, visando a criação de uma Comissão Especial para estudos a cerca de regularização das atividades de aplicativo de transporte individual de passageiros, carona solidária e transporte compartilhado em nosso município e com isso municiar a Secretaria Municipal de Mobilidade com dados e experiências a cerca do assunto.

Fica consignado que, em conformidade com o previsto no § 3º do mesmo dispositivo regimental, os trabalhos da Comissão Especial se prolongarão enquanto não concluídas as diligências e outras providências ao cabal desenvolvimento de seu *mister*.

S/S., 08 de fevereiro de 2017.

JP MIRANDA
Vereador

HUDSON PESSINI
Vereador

PÉRICLES REGIS
Vereador

Câmara Municipal de Sorocaba
Protocolo Geral 08 02 2017 15:08 16552.03.04

Nada a opor sob o aspecto legal.

Márcia Pegorelli Antunes
Secretária Jurídica

Sr. Secretário Geral,

Nomeio os seguintes Vereadores
para compor a referida Comissão:

João Paulo Nogueira Miranda - PSDB

Péricles Régis Mendonça de Lima – PMDB

Hudson Pessini – PMDB

Rafael Domingos Militão – PMDB

Renan dos Santos - PC do B

Francisco França da Silva – PT

S/S., 16.02.2017

Rodrigo Manga
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Sorocaba, 16 de fevereiro de 2017.

A Sua Excelência o(a) Senhor(a)
JOÃO PAULO NOGUEIRA MIRANDA, PÉRICLES RÉGIS MENDONÇA DE LIMA, HUDSON PESSINI, RAFAEL DOMINGOS MILITÃO, RENAN DOS SANTOS E FRANCISCO FRANÇA DA SILVA
Vereador(a) à Câmara Municipal de Sorocaba

Senhor(a) Vereador(a),

Comunicamos que Vossa Excelência foi nomeado(a) para compor a Comissão designada através do Requerimento n.º 0197/2017, para estudos sobre a regularização das atividades de aplicativo de transporte individual de passageiros, carona solidária e transporte compartilhado em Sorocaba.

Atenciosamente,

JOSÉ CARLOS CUERVO JÚNIOR
Secretário Geral

Recebi em 20/02/17

Recebi em 20/02/17

Recebi em 20/02/17

Recebi 20/02/17

Recebido 20/02/2017

Lindomar

20/02/17

Este impresso foi confeccionado com papel 100% reciclado

ANEXO 3-A

Câmara Municipal de Sorocaba

Gabinete do Vereador JP Miranda - PSDB

Sorocaba, 23 de fevereiro de 2017.

OFÍCIO Nº 63/2017.

Aos Srs. Vereadores membros da Comissão Especial designada através do req. Nº 0197/2017

Assunto: Reunião com os membros da comissão

Convidamos Vossa Excelência para reunião da Comissão Especial do Uber, no próximo dia 02 de março ás 13:00, na sala de reuniões da Câmara Municipal de Sorocaba, com a finalidade de sintetizar as informações obtidas durante reunião com o Diretor de Políticas Públicas da empresa Uber e avaliar avanço no processo de regulamentação dos aplicativos de transporte individual de passageiros, carona solidária e transporte compartilhado.

Certo de contar com a costumeira atenção, reitero meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

JP MIRANDA - PSDB

VEREADOR

24/02/2017

15:00

Luciana Fraga Silveira

Assessora Parlamentar

Valéria 2402.

02/03/17

Jaqueline 02/03.

02/03

ANEXO 3-B

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO ESPECIAL PARA ESTUDOS SOBRE REGULARIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DE APLICATIVO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, CARONA SOLIDÁRIA E TRANSPORTE COMPORTILHADO EM SOROCABA.

ATA DE REUNIÃO

Data: 02/03/2017 **Local:** Sala de reuniões - Câmara Municipal de Sorocaba
Horário: 13:00 **Horário (término):** 15:00
Convocado por: Vereador JP Miranda

Objetivo da Reunião: Discutir providências para regularização do Uber.

Participantes: Vereador JP Miranda, Vereador Hudson Pessini, Vereador Péricles Régis, Vereador Rafael Militão, Vereador Renan Santos, assessora do Vereador França, Andreia.

Assuntos em Pauta:
Síntese das reuniões realizadas com a Secretaria de Mobilidade e Acessibilidade, com a URBES e com a empresa UBER/SP.
Pontos de divergência entre PMS, URBES, SoroTáxi, Sindicato e Uber.

Desenvolvimento dos assuntos em pauta:

Foi apresentada tabela comparativa entre as operadoras de tecnologia de transportes UBER, SOROTÁXI. SINDICATO com os argumentos expostos pela URBES para a regulamentação conforme exigências da Diretoria de Transporte Urbano.

Apresentação das exigências da empresa UBER para manter operação na cidade após regulamentação.

Debate das possibilidades para redução da tabela de tarifas do táxi praticada hoje pela URBES.

Diretrizes pré-definidas:

1. Buscar meios para redução de taxas e tarifas dos táxis;
2. O emplacamento dos veículos não deve ter a necessidade de ser da cidade;
3. Vereadores discordam que haja a limitação de frota;
4. Audiência Pública para discussão com a sociedade, órgãos e empresas interessadas na regulamentação das atividades.

Sorocaba, 03 de março de 2017.

JP MIRANDA
VEREADOR

Luciana 07/03/2017
Luciana Jorge Silveira
Assessora Parlamentar

ANEXO 3-C

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

DESPACHO
APROVADO

(PRESIDENTE)

Em 07 MAR 2017

REQUERIMENTO N.º: 0496

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATE SOBRE A REGULARIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DE APLICATIVO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, CARONA SOLIDÁRIA E TRANSPORTE COMPARTILHADO EM SOROCABA.

REQUEIRO à Mesa, ouvido o Plenário, a reserva do Plenário para realização de Audiência Pública sobre a regulamentação de novas tecnologias de mobilidade urbana em Sorocaba, a se realizar no dia 13/03/2017 às 19:00 horas.

Sorocaba, 02 de março de 2017.

JP Miranda
Vereador