



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

## **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 64/2018**

**Susta os efeitos do Decreto nº 23.943, de 03 de agosto de 2018 e dá outras providências.**

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta:

Art. 1º Ficam sustados os efeitos do Decreto nº 23.943, de 03 de agosto de 2018, que “Dispõe sobre Regulamento para uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros no Município de Sorocaba e dá outras providências”.

Art. 2º As despesas decorrentes da aprovação deste Decreto Legislativo correrão por conta de verba orçamentária própria.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 08 de agosto de 2018.

**PÉRICLES RÉGIS**

**Vereador**



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

## JUSTIFICATIVA

O Prefeito do Município de Sorocaba, através do Decreto nº 23.943, de 03 de agosto de 2018, buscou regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros contratado mediante aplicativos.

Embora a comissão formada para discutir esse assunto tenha se manifestado diferentemente, o Prefeito regulamentou os serviços de transporte de tal forma que inviabilizou o trabalho de centenas de pessoas, gerando inúmeras reclamações por parte destes prestadores de serviços.

Acerca do tema deve ser observado que a Lei nacional nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, divide o transporte individual de passageiros em público e privado (art. 3º, inciso III). Em seu artigo 4 traz inúmeros conceitos, dentre os quais destaca-se:

- a) **Transporte público individual**: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. (art. 4º, inciso VIII);
- b) **Transporte motorizado privado**: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares. (art. 4º, inciso X).

Assim, verifica-se claramente que a Lei nacional que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana dividiu o transporte individual de passageiros em público e privado, de modo que evidentemente a intervenção do Poder Público tem maior liberdade no serviço de transporte público que no privado.

Com efeito, a regulamentação do serviço privado de transporte individual de passageiros **não pode atentar contra a livre iniciativa, livre concorrência e defesa do consumidor**, mormente quando exteriorizada mediante Decreto municipal, que não conta com amparo legal para tanto.



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Tanto é verdade que o Departamento de Estudos Econômicos – DEE do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE revelou que a entrada dos aplicativos no mercado brasileiro **não influenciou de forma significativa o mercado de táxis nacional**. Pelo contrário, a empresa passou a atender uma demanda reprimida, que não fazia uso dos serviços dos taxistas<sup>1</sup>. Foi mais além, asseverando que a proibição consiste em retrocesso, além de usurpada competência normativa da União e maculados princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência.

Por oportuno, transcrevemos a seguir trecho do Voto do Eminentíssimo Desembargador Francisco Casconi, Douto Relator da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2095314-80.2016.8.26.0000, através da qual o Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por votação unânime, declarou inconstitucional a Lei sorocabana nº 11.227, de 1º de dezembro de 2015, que proibia no âmbito municipal o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de passageiros:

*“(…) 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 incorporada na definição do transporte público coletivo (art. 4º, inciso VI) e excluída do conceito de transporte privado coletivo (art. 4º, inciso VII), a diferenciá-los numa perspectiva de abrangência social.*

*Parece lógico, se no campo do transporte coletivo, que ostenta maior repercussão e impactos sociais, a própria LPNMU traz este critério distintivo, raciocínio equivalente deve ser*

---

<sup>1</sup> <http://www.cade.gov.br/noticias/estudo-do-cade-analisa-uber-e-aplicativos-de-taxis>



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**empregado no âmbito do transporte individual de passageiros, de aspecto mais restrito.**

*Outras características, senão benéficas, 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 actu 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, 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*



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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, a ausência de disciplina normativa sobre a atividade, num regime pautado pela liberdade econômica



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

*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. (...)*”

Verifica-se que a jurisprudência vem pacificando o entendimento jurídico da não ilegalidade, tendo em vista inúmeras liminares que garantem o exercício da atividade econômica nas cidades<sup>2</sup>, como ocorre em Sorocaba (liminares em ações individuais). De outra banda, a econômica, encontramos diversos posicionamentos de organizações, como o CADE, ITS e também de economistas que reconhecem os **benefícios dos aplicativos para a sociedade**. Portanto, é cristalino **que não há elementos jurídicos e econômicos** que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviços de transporte individual através de aplicativos.

Destarte, evidente que o Decreto em questão exorbita do poder regulamentar, de modo que deve ser sustado nos termos artigo 87, § 3º, inciso IV, do Regimento Interno da Câmara Municipal de Sorocaba, bem como do artigo 34, inciso VI, da Lei Orgânica do Município de Sorocaba, que se encontra em plena consonância com o disposto no artigo 20, inciso IX, da Constituição do Estado de São Paulo e no artigo 49, inciso V, da Constituição Federal.

O que se busca com o presente projeto não é defender uma classe em detrimento a outra. Com efeito, o que se busca efetivamente é proteger a parte que mais interessada, qual seja: a sociedade de Sorocaba, razão pela qual contamos com o apoio dos Nobres Pares.

Sala das Sessões, 08 de agosto de 2018.

**PÉRICLES RÉGIS**  
**Vereador**

---

<sup>2</sup> Belém, Belo Horizonte, Campinas, Campos dos Goytacazes, Florianópolis, Guarulhos, João Pessoa, Maceió, Natal, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo