

PROJETO DE LEI

Nº 205/2015

LEI Nº 11.227

AUTÓGRAFO Nº 187/2015

Nº



SECRETARIA

Autoria: FRANCISCO FRANÇA DA SILVA

Assunto: Dispoe 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 205 /2015

"DISPOE 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."

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta:

Artigo 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.

Artigo 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.

Artigo 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.

Artigo 4º - 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.

Artigo 5º - As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

Artigo 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

S/S, 15 de setembro de 2015.

FRANCISCO FRANÇA DA SILVA
VEREADOR

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA
-15-Set-2015-15:39-149112-17





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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.

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).





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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

S/S, 15 de setembro de 2015.

FRANCISCO FRANÇA DA SILVA

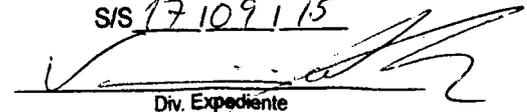
Vereador



04v

Recebido na Div. Expediente
15 de setembro de 15

A Consultoria Jurídica e Comissões
SIS 17109115



Div. Expediente

RECEBIDO NA SECRETARIA JURÍDICA

17/09/15





Câmara Municipal de Sorocaba
Sistema de Apoio ao Processo Legislativo

RECIBO DE ENVIO DE PROPOSIÇÃO

Código do Documento: <u>M1987059418/1729</u>	Tipo de Proposição: Projeto de Lei
Autor: Francisco França	Data de Envio: 15/09/2015
Descrição: PROJETO DE LEI TRANSPORTE INDIVIDUAL	

Declaro que o conteúdo do texto impresso em anexo é idêntico ao conteúdo enviado eletronicamente por meio do sistema SAPL para esta proposição.



Francisco França

PROTUDO GENA

-15-Set-2015-15:39-149112-2/3

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA



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 das 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 do 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



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

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.



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

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 autoritário;

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*:



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA .

(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



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

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.



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

§ 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);



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

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



Câmara Municipal de Sorocaba

Estado de São Paulo

SECRETARIA JURÍDICA

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.

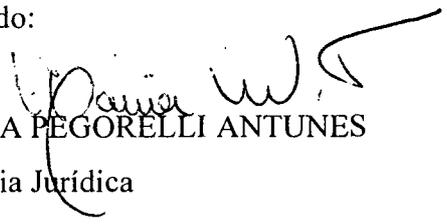
É o parecer.

Sorocaba, 17 de setembro de 2015.

MARCOS MACIEL PEREIRA

ASSESSOR JURÍDICO

De acordo:


MARCIA PEGORELLI ANTUNES

Secretária Jurídica

EMENDA N° 01 _____ AO
PROJETO DE LEI N° 205/2015

MODIFICATIVA ADITIVA SUPRESSIVA RESTRITIVA

Art. 1º - Fica suprimido o art. 4º do Projeto de Lei 205/2015, renumerando-se os demais.

Sorocaba, 08 de outubro de 2015.


FRANCISCO FRANÇA
Vereador

PROTÓCOLO GERAL - 09-OUT-2015-10:36-149714-1/2



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

15

COMISSÃO DE JUSTIÇA

SOBRE: o Projeto de Lei nº 205/2015, de autoria do Edil Francisco França da Silva, que 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.

Conforme o Art. 51 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Sorocaba, indico para relator deste Projeto o Vereador Jessé Loures de Moraes, que deverá observar o § 1º devendo emitir seu parecer conforme os §§ 2º e 3º do mesmo artigo.

S/C., 05 de outubro de 2015.

JOSÉ FRANCISCO MARTINEZ
Presidente da Comissão





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE JUSTIÇA

RELATOR: Vereador Jessé Loures de Moraes

PL 205/2015

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Nobre Vereador Francisco França da Silva, que *"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."*

De início, a proposição foi encaminhada à D. Secretaria Jurídica, para exame da matéria, quanto aos aspectos legais e constitucionais, que exarou parecer pela constitucionalidade da proposição, com ressalvas (fls. 06/13).

Na sequência de sua tramitação legislativa, vem, agora, a esta Comissão de Justiça para ser apreciada.

Procedendo à análise da propositura, constatamos que ela visa normatizar sobre proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, estando condizente com nosso direito positivo, nos termos da Lei Nacional nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que determina, em seu art. 2º, ser privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor para o transporte público individual remunerado de passageiros.

Constatamos, ainda, que o Decreto nº 11.604, de 12 de maio de 1999, regulamentou a matéria (Serviço de Transporte Individual de Passageiros) em âmbito municipal, estabelecendo as condições para o exercício da atividade.

Observamos, também, que o Autor da presente proposição também protocolou a Emenda nº 01. Logo, aproveitamos o ensejo para constatar que a Emenda nº 01 está em consonância com nosso direito positivo, sanando a inconstitucionalidade apontada pela D. Secretaria Jurídica às fls. 13.

Sendo assim, nada a opor sob o aspecto legal do PL nº 194/2015, bem como de sua Emenda nº 01.

Pelo exposto, nada a opor sob o aspecto legal.

S/C., 16 de outubro de 2015.

JOSÉ FRANCISCO MARTINEZ
Presidente

FERNANDO ALVES LISBOA DINI
Membro

JESSÉ LOURES DE MORAES
Membro-Relator





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

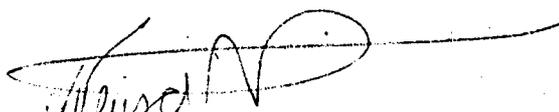
ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS, ORÇAMENTO E PARCERIAS

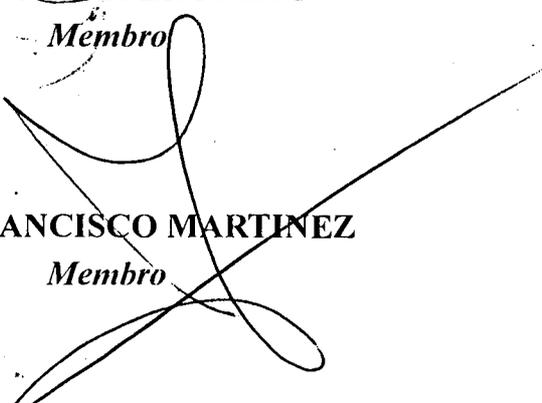
SOBRE: A Emenda nº 01 e ao Projeto de Lei nº 205/2015, do Edil Francisco França da Silva, dispõe no âmbito do Município de Sorocaba sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências.

Pela aprovação.

S/C., 20 de outubro de 2015.


NEUSA MALDONADO SILVEIRA
Presidente


ANSELMO ROLIM NETO
Membro


JOSÉ FRANCISCO MARTINEZ
Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

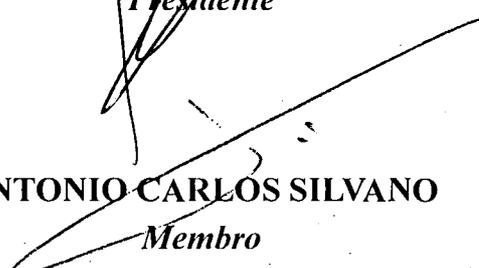
COMISSÃO DE OBRAS, TRANSPORTES E SERVIÇOS PÚBLICOS

SOBRE: A Emenda nº 01 e ao Projeto de Lei nº 205/2015, do Edil Francisco França da Silva, 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.

Pela aprovação.

S/C., 20 de outubro de 2015.


RODRIGO MAGANHATO
Presidente


ANTONIO CARLOS SILVANO
Membro


FRANCISCO FRANÇA DA SILVA
Membro

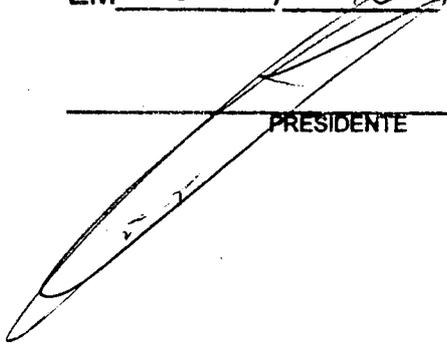


4ª DISCUSSÃO 60.67/2015

APROVADO REJEITADO

Bem como a

EM 27 / 10 / 2015 emenda 1



PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

Matéria : PL 205-2015 - 1ª DISC

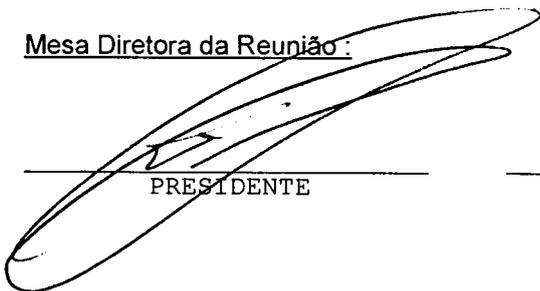
Reunião : SO 67/2015
Data : 27/10/2015 - 12:33:39 às 12:35:59
Tipo : Nominal
Turno : 1º Turno
Quorum : Maioria Simples
Condição : Maioria Simples
Total de Presentes 20 Parlamentares

N.Ordem	Nome do Parlamentar	Partido	Voto	Horário
25	ANSELMO NETO	PP	Sim	12:34:31
27	ANTONIO SILVANO	SDD	Sim	12:33:44
32	CARLOS LEITE 1º VICE	PT	Sim	12:33:50
8	CLÁUDIO SOROCABA I PRES.	PR	Sim	12:34:18
13	ENGº MARTINEZ 3º VICE	PSDB	Sim	12:34:35
31	FERNANDO DINI	PMDB	Sim	12:35:20
5	FRANCISCO FRANÇA	PT	Sim	12:33:57
40	HÉLIO GODOY	PRB	Sim	12:33:53
10	IRINEU TOLEDO	PRB	Sim	12:33:48
26	IZÍDIO DE BRITO	PT	Sim	12:33:55
11	JESSÉ LOURES 3º SEC.	PV	Sim	12:33:46
24	JOSÉ CRESPO	DEM	Sim	12:33:46
15	MARINHO MARTE	PPS	Sim	12:34:12
34	MURI DE BRIGADEIRO 2ºVICE	PRP	Sim	12:34:03
38	NEUSA MALDONADO	PSDB	Não Votou	
33	PASTOR APOLO 2º SEC.	PSB	Sim	12:34:08
22	PR. LUIS SANTOS	PROS	Sim	12:33:50
35	RODRIGO MANGA 1º SEC.	PP	Sim	12:35:40
37	WALDECIR MORELLY	PRP	Sim	12:33:47
41	WANDERLEY DIOGO	PRP	Sim	12:33:49

<u>Totais da Votação :</u>	SIM	NÃO	TOTAL
	19	0	19

Resultado da Votação : APROVADO

Mesa Diretora da Reunião :



 PRESIDENTE



 SECRETARIO



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

EMENDA N° 2 ao PL 205/2015

MODIFICATIVA ADITIVA SUPRESSIVA RESTRITIVA

Acrescenta o parágrafo único ao art. 2º do PL nº 205/2015, com a seguinte redação.

“Art. 2º (...)

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

S/S., 29 de outubro de 2015.

Luis Santos Pereira Filho
Vereador

[Handwritten signatures and scribbles over the text]





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE JUSTIÇA

SOBRE: a Emenda nº 02 ao Projeto de Lei nº 205/2015, de autoria do Edil Francisco França da Silva, que 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.

A Emenda nº 02 é da autoria do nobre Vereador Luis Santos Pereira Filho e está condizente com nosso direito positivo

Ante o exposto, nada a opor sob o aspecto legal da Emenda nº 2 ao PL nº 205/2015.

S/C., 29 de outubro de 2015.

JOSÉ FRANCISCO MARTINEZ
Presidente

FERNANDO ALVES LISBOA DINI
Membro

JESSÉ LOURES DE MORAES
Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS, ORÇAMENTO E PARCERIAS

SOBRE: a Emenda nº 2 ao Projeto de Lei nº 205/2015, de autoria do Edil Francisco França da Silva, que 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.

Pela aprovação.

S/C., 29 de outubro de 2015.

NEUSA MALDONADO SILVEIRA

Presidente

ANSELMO ROLIM NETO

Membro

JOSÉ FRANCISCO MARTINEZ

Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE OBRAS, TRANSPORTES E SERVIÇOS PÚBLICOS

SOBRE: a Emenda nº 2 ao Projeto de Lei nº 205/2015, de autoria do Edil Francisco França da Silva, que 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.

Pela aprovação.

S/C., 29 de outubro de 2015.

RODRIGO MAGANHATO
Presidente

ANTONIO CARLOS SILVANO
Membro

FRANCISCO FRANÇA DA SILVA
Membro



2ª DISCUSSÃO

APROVADO

REJEITADO

EM 29 / 10 / 2015

SO 08/2015

Bem como as emendas 1 e 2 /

Comissão de Redação

PRESIDENTE



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

COMISSÃO DE REDAÇÃO – PL N° 205/2015

SOBRE: 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.

Esta comissão apresenta a seguinte redação:

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta:

Art. 1º 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. 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.

S/C., 29 de outubro de 2015.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

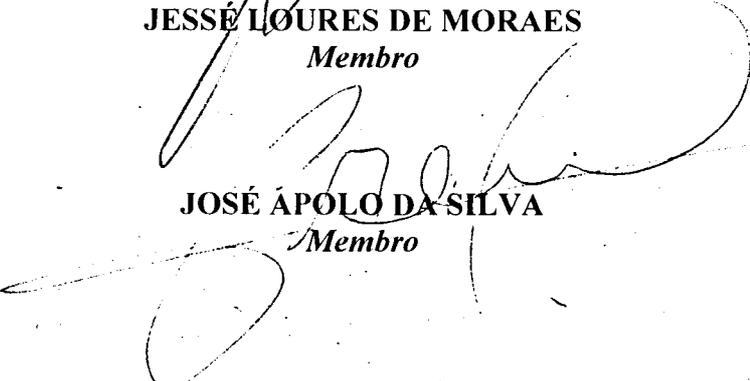
ESTADO DE SÃO PAULO


RODRIGO MAGANHATO

Presidente


JESSÉ LOURES DE MORAES

Membro


JOSÉ ÁPOLO DA SILVA

Membro



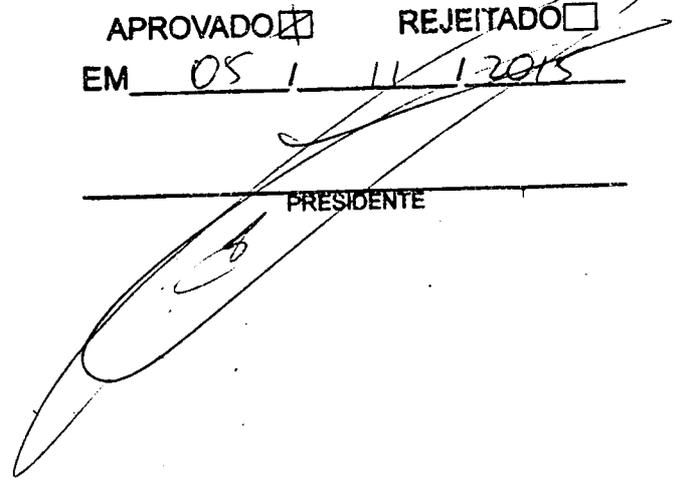
25V

DISCUSSÃO ÚNICA SO. 70/2015

APROVADO REJEITADO

EM 05 / 11 / 2015

PRESIDENTE

A large, stylized handwritten signature in black ink is written over the signature line and extends upwards into the date field.



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

0992

Sorocaba, 5 de novembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
ENGº ANTONIO CARLOS PANNUNZIO
Prefeito Municipal de Sorocaba

Assunto: "Envio de Autógrafos"

Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal,

Estamos encaminhando a Vossa Excelência os seguintes Autógrafos, já aprovados em definitivo por este Legislativo.

- Autógrafo nº 186/2015 ao Projeto de Lei nº 203/2015;
- Autógrafo nº 187/2015 ao Projeto de Lei nº 205/2015;

Sendo só o que nos apresenta para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

GERVINO CLAUDIO GONÇALVES
Presidente

Rosa.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

AUTÓGRAFO Nº 187/2015

PREFEITURA MUNICIPAL DE SOROCABA

LEI Nº DE DE 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, DO EDIL FRANCISCO FRANÇA DA SILVA

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta:

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.

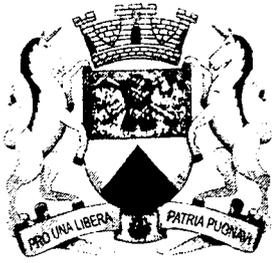
Art. 4º As despesas com a execução desta lei correrão a conta das dotações próprias do Orçamento, suplementadas se necessário.

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

Rosa./



Este impresso foi confeccionado
com papel 100% reciclado



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

1055

Sorocaba, 1º de dezembro de 2015.

A Sua Excelência o Senhor
ANTONIO CARLOS PANNUNZIO
Prefeito Municipal de Sorocaba

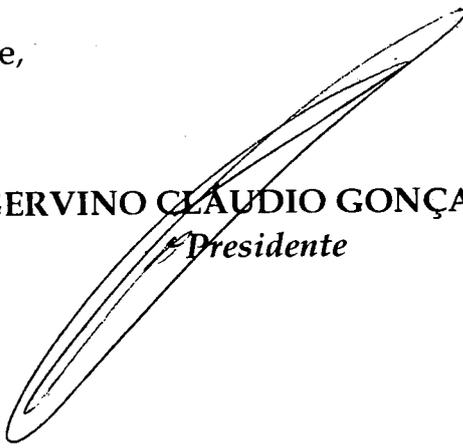
Assunto: "Leis nºs 11.224, 11.225, 11.226 e 11.227/2015, publicadas pela Câmara"

Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal,

Comunicamos a Vossa Excelência, que as Leis nºs 11.224, 11.225, 11.226 e 11.227/2015, de 1º de dezembro de 2015, foram publicadas no Átrio desta Casa de Leis.

Aproveitamos o ensejo para renovar nossos protestos de estima e consideração.

Respeitosamente,


GERVINO CLAUDIO GONÇALVES
Presidente





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.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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

GERVINO CLÁUDIO GONÇALVES

Presidente

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.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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.

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.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

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





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

“MUNICÍPIO DE SOROCABA” 04 DE DEZEMBRO DE 2015 / Nº 1.716
FOLHA 1 DE 3

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





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

“MUNICÍPIO DE SOROCABA” 04 DE DEZEMBRO DE 2015 / Nº 1.716
FOLHA 2 DE 3

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.





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

**“MUNICÍPIO DE SOROCABA” 04 DE DEZEMBRO DE 2015 / Nº 1.716
FOLHA 3 DE 3**

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



Lei Ordinária nº: 11227**Data : 01/12/2015****Classificações :** Transporte Coletivo / Táxi / Zona Azul, Leis Publicadas pela Câmara, ADIN - Ação Direta de Inconstitucionalidade**Ementa :** 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.**LEI Nº 11.227, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2015****(Eficácia da Lei suspensa por liminar deferida pela ADIN nº 2095314-80.2016.8.26.0000)**

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

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

JOEL DE JESUS SANTANA

Secretário Geral



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



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

Lei Ordinária nº : 11227

Data : 01/12/2015

Classificações : Transporte Coletivo / Táxi / Zona Azul, Leis Publicadas pela Câmara, ADIN - Ação Direta de Inconstitucionalidade

Ementa : 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.

LEI Nº 11.227, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2015

<p>ADIN ADIN ADIN</p> <p>(Declarada inconstitucional pela ADIN nº 2095314-80.2016.8.26.0000)</p> <p>ADIN ADIN ADIN</p>
--

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

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

JOEL DE JESUS SANTANA

Secretário Geral

TERMO DECLARATÓRIO



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO

São Paulo

EXPEDIENTE EXTERNO
MANGA
PRESIDENTE

Registro: 2017.0000094726

Lei nº 11.227/2015
Publicado no DJSP em 02/03/2017

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 petítório 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 Doutra 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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 maxima venia***, não procede.

A Lei Maior assegura, nos artigos 1º e 18, indistinta
Direta de Inconstitucionalidade nº 2095314-80.2016.8.26.0000 - VOTO Nº 32.102



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 Direta de Inconstitucionalidade nº 2095314-80.2016.8.26.0000 - VOTO Nº 32.102



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 competências².

O mesmo doutrinador, dispondo particularmente sobre o conceito de "interesse local" inerente à atividade legislativa municipal, acentua na referida obra³:

"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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 inexistente 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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 Meirelles⁴:

"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 Almeida⁵, ao comentar os artigos 21, inciso XX, e 22, incisos IX e XI, da Constituição da República, e Geraldo Spagno Guimarães⁶, 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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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**.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 trabalho⁷. 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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 excepcionalmente⁸, 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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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** legítima 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 regra⁹, 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).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 Mello¹⁰:

"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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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);



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

“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.*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 doutrina¹¹ 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".



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 Tribunais¹², 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".



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

trajecto; 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 incorporada na definição do transporte



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

público coletivo (art. 4º, inciso VI¹³) e excluída do conceito de transporte privado coletivo (art. 4º, inciso VII¹⁴), 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 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,

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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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**



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
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.

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 público¹⁵. 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.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 misonéista 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,**



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 Ávila¹⁶.

A hipótese **sub examine** claramente revela, todavia,

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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 PRINCÍPIOLÓGICO 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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
 São Paulo

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



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo

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