CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 01
SERVIDOR
MAT. 9026

EXCELENTISSIMOS SENHORES VEREADORES DO PLENÁRIO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR-ESTADO DA BAHIA

1583
2

MAURICIO GONCALVES TRINDADE, brasileiro, casado, portador do RG nº **2284192**, inscrito no CPF sob o nº **280.903.065-00**, residente e domiciliado na Rua Doutor Eduardo Bahiana, apt 901, nº181, Pituba, Salvador-Ba, **CEP 41.810-600**, na Cidade de Salvador, Bahia, vem respeitosamente perante V.EXAs.ª, com fulcro no parágrafo 1º do Artigo 68, da Resolução nº 910/91 – Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, **interpor RECURSO ao plenário, a esta comissão de constituição e justiça, em face do parecer contrário ao projeto de lei nº 57/2017,** pelos fatos e direitos que se seguem:

Em **sede recursal**, **APELA PELA RECONSIDERAÇÃO DO ANTERIOR PARECER**, na comunicação interna nº 38/2017, e **pugna pela PROCEDÊNCIA deste recurso ao plenário e pela declaração FAVORÁVEL AO PROJETO DE LEI Nº 57/2017**, tendo em vista os seguintes motivos:

Recurso ao plenário em face do parecer da comissão de constituição e justiça

EMENTA: "**Dispõe sobre o uso e funcionamento das operadoras de tecnologia, responsáveis pela intermediação entre motoristas prestadores de serviços e os seus usuários, restritas às chamadas por meio de plataformas tecnológicas e dá outras providências**"

Nobre componentes deste plenário, Eminentes Julgadores e nobres colegas, o **parecer ao projeto de lei nº 57/2017, declarado contrário e dado a público na comunicação interna nº 38/2017**, proferido por este nobre **plenário da comissão de constituição e justiça** desta Câmara, permissa vênia, não se coaduna com o interesse coletivo, as necessidades sociais hodiernas e mesmo o Ordenamento Jurídico Pátrio, razão pela qual deverá ser reconsiderado e seja declarado novo parecer, **favorável ao projeto de lei nº 57/2017**. É o que passa demonstrar, adiante.

O **PROJETO DE LEI Nº 57/2017** em análise vem ao encontro e é em favor de um extenso público composto por cidadãos excluídos do mercado formal de trabalho, face a atual crise econômica a promover extenso desemprego.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 02
SERVIDOR Roberto
MAT. 9026

Também, **PROJETO DE LEI Nº 57/2017** possibilita que estes cidadãos possam empreender mediadas com vistas a desempenharem um serviço de transporte ao público, que resolve problemas urbanos de mobilidade urbana, por serem uma outra opção de transporte a este público.

Por fim, o **PROJETO DE LEI Nº 57/2017 é uma oportunidade de cidadãos desempregados e, portanto, amargando uma grave condição de vulnerabilidade social experimentada por si e por suas famílias possam atuar no sentido de obterem renda para seu sustento e sustento dos seus.**

Deve ser declarado parecer favorável ao projeto de lei nº 57/2017 em face de suas inúmeras vantagens sociais e econômicas por ele promovidas para a população e para o funcionamento econômico desta cidade.

Cumpre afirmar que o uso de **operadoras de tecnologia, responsáveis pela intermediação entre motoristas prestadores de serviços e os seus usuários, restritas às chamadas por meio de plataformas tecnológicas é uma realidade em muitas cidades do mundo. Já é liberado e permitido em muitas cidades brasileiras e é meio de sobrevivência material de muitas famílias, além de atuar no sentido de resolver inúmeros problemas de mobilidade urbana.**

Tanto é verdadeiro o que é afirmado supra, que a egrégia câmara municipal de Salvador já empreende discussões acerca da regulamentação deste importante serviço, **considerado INDEVIDAMENTE transporte clandestino pela prefeitura**, consoante reportagem veiculada no site: http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1838458-apos-proibir-camara municipal-volta-a-discutir-uber-em-salvador.

E é importante mencionar que o serviço de transporte oferecido pelos motoristas parceiros do UBER está presente em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Goiânia, Campinas, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza e Vitória

Imperioso sustentar que é garantida a juridicidade das atividades desse serviço supramencionado no Brasil, bem como daquelas desempenhadas pelos motoristas que atuam como seus parceiros.

Pode até haver, na atualidade, uma ou outra controvérsia importante sobre os princípios constitucionais. Contudo, um denominador comum está firmemente assentado: os princípios da Constituição são normas jurídicas extremamente importantes, verdadeiros pilares do ordenamento, e não meras exortações ao legislador, desprovidas de efeitos concretos.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL 03
SERVIDOR
MAT. 9026

Como são normas jurídicas posicionadas no topo da hierarquia legal, os princípios constitucionais estabelecem limites para o legislador infraconstitucional e para a Administração, cuja inobservância enseja a invalidade das normas e dos atos que os contravenham. Eles também incidem diretamente sobre as relações sociais, impondo comportamentos positivos e negativos ao Estado e a particulares. Além disso – e este é o ponto que nos interessa –, os princípios constitucionais são vetores fundamentais na interpretação da ordem jurídica.

O aplicativo UBER é uma plataforma tecnológica para smartphones lançada nos Estados Unidos em 2010, que permite estabelecer uma conexão entre motoristas profissionais e pessoas interessadas em contratá-los. Por seu intermédio, cidadãos previamente cadastrados no site/aplicativo conseguem encontrar, de modo simples e ágil, motoristas parceiros da UBER, para transportá-los com conforto e segurança.

Cumpre informar que esses motoristas acima mencionados são empreendedores individuais, que utilizam a plataforma UBER em sistema de "economia compartilhada" (sharing economy), que otimiza o acesso e contato entre passageiros e condutores

Não merecem prosperar as afirmações quanto a suposta clandestinidade das atividades dos motoristas parceiros do UBER, pois seus motoristas cadastrados tão somente realizam o exercício de princípios constitucionais de livre iniciativa, no que tange a obtenção de renda para as suas famílias. Cumpre salientar que os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência devem desempenhar seu papel orientador e hermenêutico na interpretação da legislação infraconstitucional que trata de atividades econômicas, lato sensu.

Não há nenhum diploma legal a afirmar a proibição das as atividades dessa plataforma tecnológica, que resolve problemas de mobilidade urbana. Destarte, pode se concluir que dentro de uma interpretação harmônica das normas legais "**aquilo** que não está **proibido** é porque está **permitido**".

Num Estado Democrático de Direito, deve imperar o princípio encartado no brocardo supra: caso **não sejam expressamente proibidos**, **os serviços oferecidos por empresas e empreendimentos privados são legais**. E são legais, pois não atentam contra bem jurídico algum e soluciona problemas de mobilidade urbana de interesse coletivo.

Estes princípios presidem e devem guiar a interpretação de regras constitucionais mais específicas e, sobretudo a exegese da legislação infraconstitucional referente aos temas de que tratam. Essa é a chamada eficácia interpretativa dos princípios constitucionais, assim sintetizada pela auctorítas abalizada de Luís Roberto Barroso, à página 319 de seu Curso de Direito Constitucional: Os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo, a saber:

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL 04
SERVIDOR R.B. Santos
MAT. 9026

"**A eficácia interpretativa consiste em que o sentido e alcance das normas jurídicas em geral devem ser fixados tendo em conta os valores e fins abrigados pelos princípios constitucionais. Funcionam eles, assim, como vetores da atividade do intérprete, sobretudo na aplicação de normas jurídicas que comportam mais de uma possibilidade interpretativa**. (...) Em suma: **a eficácia dos princípios constitucionais, nessa acepção, consiste em orientar a interpretação das regras em geral (constitucionais e infraconstitucionais), para que o intérprete faça a opção, dentre as possíveis exegeses para o caso, por aquela que realiza melhor o efeito pretendido pelo princípio constitucional pertinente** "(grifos nossos)

O constituinte de 1988 enunciou diversos princípios que regem a ordem econômica pátria, previstos no artigo 170 da Constituição, a saber:

TítuloVII
Da Ordem Econômica e Financeira
CapítuloI
Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica
Artigo 170;
A ordem econômica, **fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios**:

I - soberania nacional;
II - **propriedade privada**;
III - função social da propriedade;
IV - livre concorrência;
V - defesa do consumidor;
VI - defesa do meio ambiente;
VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
VIII - busca do pleno emprego;
IX - tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte.

PARÁGRAFO ÚNICO;
É ASSEGURADO A TODOS O LIVRE EXERCÍCIO DE QUALQUER ATIVIDADE ECONÔMICA, INDEPENDENTEMENTE DE AUTORIZAÇÃO DE ÓRGÃOS PÚBLICOS, salvo nos casos previstos em lei. (grifos nossos)

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 05
SERVIDOR Rogerio
MAT. 9026

O Diploma legal máximo assegura a todos, portanto, **o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos**, pois o fulcro da sua proteção legal, neste artigo acima, é a ordem econômica, **fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa.**

Além disso, a Lei Fundamental consagra inúmeros outros preceitos que também devem influenciar o tratamento infraconstitucional das relações econômicas: os princípios fundamentais da República, os direitos fundamentais, **a asseguração a todos de existência digna, conforme os ditames da justiça social, mediante o trabalho**, dentre outros. Tais princípios e regras constitucionais possuem força normativa, devendo assim orientar a interpretação do Direito Econômico, por exemplo, cuja constitucionalização, portanto, decorre da própria Constituição.

Como não poderia deixar de ser, essas normas constitucionais também devem pautar a exegese e aplicação dos diplomas legais que cuidam do transporte individual de passageiros. Afinal, é fora de dúvida que o transporte, pela sua própria natureza, constitui uma atividade econômica – pelo menos em sentido amplo.

Ainda, o próprio constituinte inseriu a disciplina do transporte no artigo 178 da Constituição, no capítulo da Carta: "Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica", *in verbis*:

> Título VII
> Da Ordem Econômica e Financeira
> CapítuloI
> Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica
> **Artigo 178;**
> **A LEI DISPORÁ SOBRE A ORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES AÉREO, AQUÁTICO E TERRESTRE**, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.
> **Parágrafo único;**
> Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (grifos)

Cumpre salientar que muito embora afirmem os artigos 20 e 21 da constituição que, respectivamente, deve a união instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo o tema dos transportes e a competência privativa da união de legislar sobre

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 06
SERVIDOR RBOSanto
MAT. 9026

trânsito e transportes, deve-se reconhecer que a mobilidade urbana é tema de interesse local e é a inteligência dos incisos I e II artigo 30, a estabelecer a competência legislativa dos municípios, ei-lo:

> Constituição da República Federativa do Brasil; 5 de outubro de 1988;
> CAPÍTULO IV
> Dos Municípios
> Artigo 30;
>
> Compete aos Municípios:
>
> I - **LEGISLAR SOBRE ASSUNTOS DE INTERESSE LOCAL**;
>
> II - **Suplementar a legislação federal e a estadual no que couber**; (grifos nossos)

No que tange a algumas atividades econômicas, não se pode negar a competência do município para regular as atividades urbanas e legislar sobre assuntos de interesse local. Tal é em favor é jurisprudência pátria, *in verbis*:

> (STJ - REsp: 167299 SP 1998/0018226-8, Relator: Ministro GARCIA VIEIRA, Data de Julgamento: 08/06/1998, T1 - PRIMEIRA TURMA, Data de Publicação: DJ 21.09.1998 p. 66)
>
> **COMPETÊNCIA - MUNICÍPIO - MATÉRIA DE INTERESSE LOCAL** - FARMÁCIAS E DROGARIAS - HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO. **COMPETE AO MUNICÍPIO LEGISLAR SOBRE ASSUNTOS DE INTERESSE LOCAL. NÃO SE PODE NEGAR A COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO PARA REGULAR AS ATIVIDADES URBANAS ESTRITAMENTE LIGADAS À VIDA DA CIDADE E AO BEM ESTAR DE SEUS HABITANTES**. Recurso improvido.

É forçoso esclarecer que a regulamentação da atividade exercida por motoristas de táxi, por exemplo, é concorrente, por ser este de interesse local. **Os Municípios têm competência para aprovar leis locais de acordo com suas particularidades**. E a União tem competência para **regular os requisitos gerais que devem funcionar como balizas para as leis municipais**, de acordo com o **princípio da hierarquia das normas.**

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL 07
SERVIDOR R.B Costanto
MAT. 9026

Devido a grave crise de mobilidade urbana enfrentada pela maioria das cidades brasileiras, em 2012 foi promulgada pela União a lei federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Seu Artigo 4º define transporte urbano como "*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*". A lei 12.587 continua no mesmo artigo definindo as diferentes modalidades de transporte urbano em seus incisos VI, VII, VIII e X do Artigo 4º:

> **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.**
> Seção I
> Das Definições
> Artigo 4º ;
> Para os fins desta Lei, considera-se:
> I - **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**;
> II - **Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano**;
> III - Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
> (....)
> VI - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
> **VII** - Transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
> **VIII - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;**
> IX - Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
> **X - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares**; (grifos nossos)

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 08
SERVIDOR
MAT. 9026

Em resumo, supramencionado diploma legal define: 1) Serviço de transporte **público coletivo é serviço público**, e por isso **exige autorização do ente público respectivo**; 2) Serviço de **transporte privado coletivo** é **serviço não aberto ao público**, mas com características únicas, não necessariamente remunerado; 3) Serviço de transporte público individual é serviço remunerado aberto ao público e 3) Transporte motorizado privado não é um serviço, mas sim um meio de transporte individual, como os carros privados utilizados pelos seus proprietários.

Todavia, **a lei supra não define os serviços de transporte privado individual**. Quando esta define "transporte motorizado individual" **ela não se refere a um serviço, mas apenas a um tipo de transporte**. Ou seja, os **SERVIÇOS DE TRANSPORTE OFERECIDOS DE FORMA PRIVATIVA NÃO SÃO, ATUALMENTE, REGULADOS, E POR SUA VEZ, JUSTAMENTE POR SEREM PRIVADOS, NÃO PODEM SER CONSIDERADOS ILÍCITOS UMA VEZ AUSENTE REGULAÇÃO ESPECÍFICA**.

É precisamente nesta modalidade que se encontram os motoristas particulares privados e parceiros que utilizam a plataforma tecnológica do Uber para oferecer seus serviços. A Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora e não mencionar o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes (que não encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro) e os serviços de transporte público individual (já definidos).

Atualmente, existe um hiato legislativo com relação aos serviços ofertados através do modelo Uber e da sua plataforma. Qualquer nova modalidade de serviço público somente pode funcionar com regulação própria e anterior. **Todavia, esta é justamente a principal razão porque o modelo Uber é constitucionalmente protegido: porque este pode ser considerado pela lei um serviço de transporte privado individual, que não pode ser considerado um serviço público, e, portanto, desnecessária a regulação a restringi-lo de ser ofertado**.

A lei federal 12.587 de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamenta o inciso IX do artigo 22 da Constituição Federal, estabelecendo balizas, tanto para os Estados quanto para os Municípios, sobre a disciplina dos transportes determinou que:

> **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.**
> **Artigo 12º;**
> 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

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 09
SERVIDOR RBCSanto
MAT. 9026

qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas

A indevida proibição à atividade de transporte privado individual de passageiros mediante remuneração, o faz em desacordo com a competência é outorgada ao município pela Constituição Federal e em desacordo com as balizas sobre transporte, estabelecidas em lei federal que implementou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

A Uber não oferece serviços de táxi, muito menos de transporte clandestino e não autorizado de passageiros. **O Uber oferece um serviço ainda não regulado pelo ordenamento jurídico brasileiro. E o fato deste não estar regulado não significa que este seja ilícito**.

É certo que o transporte **público** individual de passageiros é atividade privativa dos taxistas, nos termos do artigo 2º da Lei nº 12.468, que regulamentou a profissão de taxista, e que reza:

> **LEI Nº 12.468; 26 DE AGOSTO DE 2011.**
> Artigo 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, no máximo, de 7 (sete) passageiros "

Contudo, não se concedeu aos taxistas o monopólio no exercício de toda a atividade de transporte individual de passageiros – **que compreende as modalidades pública e privada**. O **transporte individual privado de passageiros**, previsto na Lei nº 12.587 – **atividade desempenhada pelos motoristas parceiros da UBER** – não foi, nem poderia ter sido, **retirado pelo legislador do âmbito da livre iniciativa e livre concorrência**. O transporte em sua modalidade pública e individual de passageiros é a atividade desempenhada pelos taxistas. O **transporte individual em sua modalidade privada de passageiros**, previsto na Lei nº 12.587 **é o domínio de atividade desempenhada pelos motoristas parceiros da UBER.**

É em face da contraindicada confusão entre as atividades de taxista e de **transporte individual em sua modalidade privada de passageiros**, **domínio de atividade este desempenhada pelos motoristas parceiros do UBER, a contraindicarem qualquer forma de repressão às suas atividades, consoante a jurisprudência aqui apresentada. Ei-la:**

> (TJSP. 5ª Câmara de Direito Público do TJSP. Agravo de Instrumento nº 2014831- 63.2016.8.26.0000, Des. Rel. Fermino Magnani Filho, decisão proferida em 02/02/2016)

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 10
SERVIDOR
MAT. 9026

"Ressalto como premissa, que a fiscalização das Prefeituras sobre a frota circulante e os transportes públicos em particular, neles incluído o serviço (autorizado ou dito clandestino) de táxis, é necessária e está constitucionalmente legitimada em proveito da segurança comum, cidadãos e usuários desses veículos; deve existir e está autorizada, seria um contrassenso coibi-la. **Mas essa vigilância deve restringir-se à análise das condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante etc. A ADMINISTRAÇÃO NÃO PODE APREENDER VEÍCULOS, COMO DIARIAMENTE NOTICIADO, APENAS POR QUE TAIS MOTORISTAS NÃO SÃO CONSIDERADOS "OFICIALMENTE" TAXISTAS NUM CAMPO, AO QUE PARECE, AINDA NÃO CONVENIENTEMENTE REGULAMENTADO DA ATIVIDADE ECONÔMICA ELETRÔNICA**. " (grifos nossos)

(6ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro. Mandado de segurança nº 0406585- 73.2015.8.19.0001. Juíza de Direito Mônica Teixeira Ribeiro. Decisão de 08/10/2015.)

"**INCONTESTE QUE A ATIVIDADE ECONÔMICA DOS IMPETRANTES É LÍCITA, INCONTESTE QUE A CRFB/88 CONSAGRA OS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA, INCONTESTE QUE TAIS PRINCÍPIOS CLARAMENTE DEFINEM A LIBERDADE DE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA NÃO COMO UMA LIBERDADE ANÁRQUICA, PORÉM SOCIAL, E QUE PODE, CONSEQUENTEMENTE, SER LIMITADA PELO ESTADO, MAS NÃO CERCEADA COMPLETAMENTE COMO PRETENDEM O DECRETO MRJ Nº 40.518/15 E A LEI COMPLEMENTAR MRJ Nº 159/15**. (...) **POR TODO O ACIMA FUNDAMENTADO, RESTA CLARA A EXISTÊNCIA DO FUMUS BONI IURIS E DO PERICULUM IN MORA AUTORIZADORES AO DEFERIMENTO DA MEDIDA LIMINAR PARA DETERMINAR AO PRESIDENTE DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO/DETRO-RJ E AO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO, ALÉM DE TODOS QUE A ELES ESTEJAM SUBORDINADOS, QUE SE ABSTENHAM DE PRATICAR QUAISQUER ATOS QUE RESTRINJAM OU**

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 11
SERVIDOR RBCSanto
MAT. 9026

IMPOSSIBILITEM O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE ECONÔMICA DOS IMPETRANTES DE CONEXÃO DE PROVEDORES E USUÁRIOS DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO E, EM CONSEQUÊNCIA, QUE OBSTEM A UTILIZAÇÃO DA PLATAFORMA TECNOLÓGICA PELOS MOTORISTAS "PARCEIROS" NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO REMUNERADO, EM ESPECIAL POR MEIO DA IMPOSIÇÃO DE MULTAS, DA APREENSÃO DE VEÍCULO OU DA RETENÇÃO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO DESTES, SOB PENA DE MULTA NO IMPORTE DE R$ 50.000,00 (CINQUENTA MIL REAIS) POR CADA ATO PRATICADO EM DESACORDO A ESTA DECISÃO." (grifos nossos)

(MPERJ. AI nº 0061837-32.2015.8.19.0000. Procuradora de Justiça Ana de Belli, parecer apresentado em 24/11/2015. Clique aqui para acessar esse parecer)

"No plano infraconstitucional, a lei federal. 12.587/2012, que traça as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, **prevê expressamente a existência do serviço de transporte individual privado, ex vi dos seus arts. 3º, III, "b," e 4º, inciso X; A lei 12.468/11, que regulamenta a profissão de taxista, deixa claro que os mesmos exercem o transporte individual público**; Logo, como se infere dos dispositivos mencionados, a atividade da Agte., **É, EM PRINCÍPIO, UMA ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO ESTRITO E QUE, EMBORA CARENTE DE REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PELO PODER PÚBLICO, NÃO SÓ É AUTORIZADA PELO ORDENAMENTO FUNDAMENTAL, COMO, TAMBÉM, ENCONTRA PREVISÃO EM LEGISLAÇÃO FEDERAL DE REGÊNCIA (LEI 12.587/12), AFIGURANDO-SE, PORTANTO, LÍCITA**;[...]" (grifos nossos)

(41ª Vara Cível de São Paulo. Processo nº 1054861-85.2015.8.26.0100. Juiz de Direito Paulo Bonini. Decisão de 16/06/2015)

"[O] SIMPLES FATO DE UMA ATIVIDADE, EM GERAL INOVADORA, NÃO SER REGULAMENTADA, NÃO TRADUZ SUA ILICITUDE DE PLANO". (grifos nossos)

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 12
SERVIDOR R.S. Santos
MAT. 9026

Por fim, é a opinião em parecer emitido em 2015, do alto da incontestável autoridade do imortal José Joaquim Gomes Canotilho, a saber:

> "Para o transportador, o exercício da sua actividade económica privada com a intervenção mediadora de uma plataforma electrónica entre quem presta um serviço e o consumidor desse serviço **CONSTITUI UMA PROJECÇÃO DA (SUA) LIBERDADE DE AUTO-ORGANIZAÇÃO E AUTO-REGULAÇÃO PROFISSIONAL INERENTES À LIBERDADE DE INICIATIVA ECONÓMICA**. (CANOTILHO, J.J. Gomes. Parecer. 2015)" (grifos nossos)

A Câmara dos Deputados aprovou, por unanimidade, requerimento de urgência para o projeto que atualiza as regulamentações pertinentes aos taxistas, incorporando aplicativos e plataformas digitais, no âmbito dos municípios.

Através deste projeto, a pretensão a princípio seria aclarar e modernizar os incisos VIII e X do artigo 4º, nos termos da seguinte redação, a saber:

> "Art. 4º;
> VIII - **Transporte público individual**: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, **inclusive por meio de cadastramento prévio de usuários em plataformas digitais, executado por intermédio de veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros para a realização de viagens individualizadas**;
>
> X - Transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem qualquer exploração de atividade econômica, prestação de serviços, remuneração ou vantagem econômica direta ou indireta; (grifos nossos)

E alterar o artigo 12 e acrescentar o artigo 12-C na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, in littere:

> Art. 12;
> **O serviço de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros, inclusive quando intermediados por plataformas digitais, deverá ser organizado, disciplinado e**

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
FL. 13
SERVIDOR
MAT. 9026

fiscalizado 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 mínimos e máximos das tarifas a serem cobradas por meio de taxímetro físico aferido pelo órgão metrológico competente, nos termos da lei federal, e a utilização de caixa luminosa externa no veículo, com a palavra "Táxi".

Aqui, busca-se compatibilizar essas novas tecnologias em vigor às atividades privativas empreendidas pelos taxistas. Portanto, deve se extrair a conclusão de que a prestação de serviços de transporte, mediada por essas tecnologias digitais integram um processo evolutivo natural na prestação ao público e na solução de problemas de mobilidade urbana.

DOS PEDIDOS

a)Ante o exposto, **REQUER seja RECONSIDERADO O ANTERIOR PARECER QUE REJEITOU PROJETO DE LEI Nº 57/2017**, na comunicação interna nº 38/2017, e **pugna pela PROCEDÊNCIA deste recurso dirigido a este plenário da Comissão de Constituição e Justiça e SEJA DECLARADO FAVORÁVEL O PROJETO DE LEI Nº 57/2017**.

Termos em que

Pede deferimento.

Salvador, 26 de março de 2017

MAURICIO GONCALVES TRINDADE
VEREADOR

27/04/2017 16:43 - RECIBO Nº 000000001583