



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO/A SENHOR/A DOUTOR/A JUIZ/A DE DIREITO ____ DA VARA
DA FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DE SÃO PAULO – CAPITAL

A DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO, por intermédio do **NÚCLEO DE DEFESA DO CONSUMIDOR (NUDECON)**, com endereço na rua Boa Vista, 103, 6º andar, nesta capital, com CEP nº 01014-001, *e-mail*: nudecon@defensoria.sp.def.br, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fulcro nos art. 81 e ss. do Código de Defesa do Consumidor, 170, V da Constituição Federal de 1988, art. 187 e 927 do CC/2002, Lei Complementar Federal nº. 80/94 e Lei Complementar Estadual nº. 988/2006, bem como nos demais dispositivos aplicáveis, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA

Em face do **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/SP**, que deverá ser citado na pessoa de seu Prefeito Municipal, com endereço no Viaduto do Chá, nº 15, Centro de São Paulo, Capital, CEP: 01002-900, pelas razões de fato e de direito que passa expor.

1 - DOS FATOS

A presente Ação Civil Pública visa tutelar os direitos difusos dos consumidores, especialmente de poder escolher o meio de transporte mais adequado, dentro de um quadro de **livre concorrência**, bem como o direito de **livre iniciativa** dos motoristas prestadores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros cadastrados em aplicativos.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Referidos direitos padecem de iminente violação após a edição, pelo Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV), da **Resolução nº 16, de 7 de julho de 2017**, que trata das exigências e requisitos que devem ser preenchidos pelos motoristas que pretendam fazer o transporte individual privado de passageiros. Referida Resolução entrou em vigor neste mês de janeiro de 2018¹.

Com a vigência desta Resolução, tanto **consumidores** quanto os **motoristas** que prestam o serviço de transporte privado e individual de passageiros estão sendo prejudicados com algumas de suas ilegais e inconstitucionais previsões e restrições. Vejamos.

Dentre outras previsões, a Resolução determina que os motoristas devem ser inseridos no “Cadastro Municipal de Condutores” (CONDUAPP), bem como traz a exigência de que o veículo a ser usado esteja devidamente atestado pelo “**Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo**” (CSVAPP).

Em seu artigo 7º, a Resolução elenca os requisitos veiculares a serem preenchidos para a obtenção do citado CSVAPP, *in verbis*.

Art. 7º Para a obtenção do CSVAPP os seguintes critérios deverão ser atendidos:

(...)

II – ter idade máxima de 5 (cinco) anos de fabricação;

III – apresentar Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) no Município de São Paulo

¹ Disponível em:

https://procondutor.com.br/views/modal/download/Resolucao_16_07-julho-2017.pdf



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Consigne-se, desde já, que o objeto da presente demanda é específico às previsões contidas nos incisos II e III do artigo 7º da Resolução nº 16 de 07/07/2017, os quais, ao criarem as restrições de os veículos não poderem ter mais de **5 anos de uso** e serem registrados **exclusivamente** no Município de São Paulo, conforme adiante restará demonstrado, ferem disposições legais e constitucionais.

A Resolução ora vergastada teria sido editada conforme Decreto Municipal nº 56.981/2016², regulamentador da Lei Federal 12.587/2012³, a qual institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana ("Lei de Mobilidade Urbana").

Referida Lei Federal prevê expressamente a figura do **transporte individual privado** remunerado. Tal modalidade de serviço, portanto, é totalmente legalizada, teor do previsto em seu art. 4, inciso X⁴.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, oportuno já antecipar, possui como princípios básicos garantir a acessibilidade **universal**, bem como os meios mais eficazes e seguros de otimizar a mobilidade dos cidadãos. Por conta disso, ao contrário do que muitos acreditam (em regra por não terem o conhecimento preciso da legislação), o transporte de pessoas **não é realizado exclusivamente através**

² Disponível em:

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.a.sp?alt=11052016D%20569810000

³ Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

⁴ Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

(...)

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

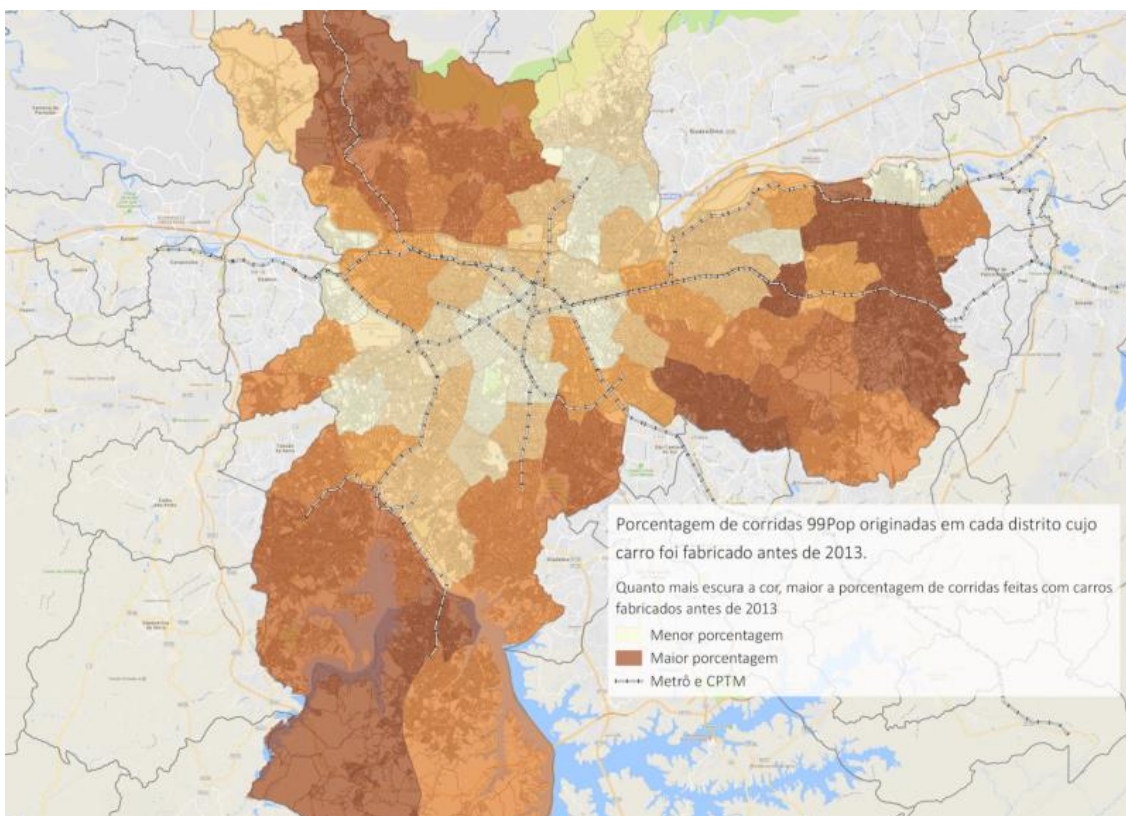


DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

do **serviço público**, mas também por intermédio de **serviços privados**, que não se confundem com os “táxis”, e são igualmente previstos em lei.

Ademais, tal previsão normativa tem uma importante razão de ser: tentar contornar o problema da qualidade ainda precária **e não geograficamente universalizada do serviço público de transporte**, seja ele individual ou coletivo.

No que se refere à restrição de que os carros devem ter no máximo, 5 anos de uso (ou seja, devem ser, no limite, de 2013 em diante), observemos o mapa da cidade de São Paulo⁵, abaixo:



⁵ Disponível em:

<https://medium.com/para-onde-vamos/as-inefici%C3%AAs-geradas-pela-resolu%C3%A7%C3%A3o-16-307d022585cd>



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do que se constata, as regiões periféricas da Capital, onde sabidamente mora a população com renda mais baixa, são as mais afetadas, eis que, de acordo com o gráfico, conforme a coloração é mais escura, há mais concentração de veículos com mais de 5 anos de uso, cujos motoristas trabalham como transportadores particulares de passageiros. Quanto mais central é a região, menos veículos com mais de 5 anos de uso são observados.

Segundo informa uma das operadoras de transporte privado por aplicativo⁶, **cerca de 5 milhões de pessoas utilizam os serviços de transporte individual privado para se locomoverem**. Isso, considerando-se apenas um dos aplicativos disponíveis no mercado.

Ademais, consoante estudo realizado, **dois milhões de pessoas, na Capital e sua Região Metropolitana, utilizam esse serviço para se locomoverem diariamente**⁷. Com as restrições impostas, um número indeterminável de pessoas – consumidores do serviço - passariam, da noite para o dia, a não mais poder contar com os serviços de transporte.

Ainda sob esse aspecto, mister ressaltar que também na cidade de São Paulo e em sua região metropolitana, há cerca de **150.000 motoristas cadastrados**⁸ em apenas um dos principais aplicativos de transporte privado individual.

A vingar ambas as restrições da Resolução nº 16, que ora se combate, quais sejam: carros com até 5 anos de uso e emplacamento exclusivo da cidade de São Paulo, **estima-se que 60.000 motoristas não mais poderiam trabalhar por não atender àquelas exigências inconstitucionais**.

⁶ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/resolucao-16-prefeitura-sao-paulo/>

⁷ Vide documento 1, anexado a esta peça vestibular.

⁸ Vide documento 2, anexado a esta peça vestibular.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Significa afirmar que, com a Resolução, **a oferta do serviço cairia, de imediato, na ordem de 40%**. Dos 150.000 motoristas, somente 90 mil estariam dentro das exigências.

Com essa redução – menos 60.000 motoristas – se imaginarmos, em uma simples conta, que se cada um destes motoristas que estariam impedidos de trabalhar fizesse a média de 16 viagens por dia, estaríamos falando em 960.000 consumidores afetados POR DIA⁹.

Não é necessário muito esforço de raciocínio para perceber que tal medida trará, se levada a efeito, inúmeras desvantagens, especialmente para o consumidor carente, eis que a **diminuição da oferta elevaria o preço do serviço**, uma vez que ele varia de acordo com a relação oferta/demanda, e prejudicaria os consumidores que se viram incluídos pela ampliação dessa modalidade de prestação de serviço¹⁰. Isso sem mencionar a restrição do direito de os motoristas trabalharem.

Com essas breves considerações iniciais, já é possível se constatar que as previsões da Resolução ora postas sob apreciação judicial contrariam a Constituição da República Federativa do Brasil (CR/88), em seu aspecto material, por ofensa ao fundamento da livre iniciativa e dos valores sociais do trabalho, previstos no art. 1º,

⁹ Segundo reportagem, disponível no *link* a seguir, a média de 16 viagens por dia (<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/motoristas-da-uber-dirigem-ate-16h-por-dia-para-ter-lucro-clientes-elogiam>)

¹⁰ Matéria da Folha de S. Paulo aponta que o principal efeito de aplicativos de transporte foi acrescentar consumidores ao serviço (<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931614-entrada-do-uber-nao-afetou-renda-dos-taxistas-mostra-levantamento.shtml>)



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

IV¹¹, art. 5º, XIII¹² e o art. 170¹³, todos da CR/88.

Há também a inconstitucionalidade formal, pois compete ao Município legislar de forma suplementar a legislação federal. Todavia, no caso em tela, a Resolução nº 16/2017 não se limita a regulamentar o dispositivo da Lei de Mobilidade Urbana de acordo com a realidade local, como preceitua o art. 22, XI e 30, I e II ambos da CR/88, mas extrapola ao impedir o exercício do transporte remunerado individual privado de grande parcela (40%) dos motoristas que hoje trabalham com os aplicativos.

Oportuno registrar a nítida violação ao Código de Defesa do Consumidor (CDC), que consagra, entre outros direitos básicos do consumidor, o direito à livre escolha consciente do serviço que melhor lhe interessar¹⁴. Em outras palavras, a Resolução municipal trata o consumidor como se fosse alguém desprovido de discernimento para exercer escolhas conscientes, na medida em que promove

¹¹ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

¹² Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

¹³ Art. 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

¹⁴ Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

(...)

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, asseguradas a liberdade de escolha e a igualdade nas contratações;



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

exacerbada (e, portanto, desproporcional) **restrição ao serviço de transporte individual** privado remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados em aplicativos.

Nem se argumente que o Poder Público municipal busca proteger o consumidor, pois não há um único dispositivo na Resolução que expressamente indique que a atividade econômica em questão acarretaria risco à saúde ou segurança dos consumidores, os quais, se houver, são considerados previsíveis, desde que o consumidor tenha obtido as informações necessárias e adequadas pelo aplicativo.

Ademais, especialmente no que toca à idade limite dos veículos, ainda que se argumentasse em nome da preservação da segurança dos usuários, cumpre destacar que **o próprio Município adota prazos mais elásticos para regulamentar outros meios de transporte, como táxis¹⁵ e ônibus¹⁶, quais sejam, 10 e 15 anos, respectivamente.**

Já em relação à exigência de **apresentação de Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) originário exclusivamente da cidade de São Paulo**, vale a breve observação de sua incompatibilidade com a realidade metropolitana, formada por aproximadamente 40 (quarenta municípios), boa parte

¹⁵ Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969

Art. 58 - Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

d) os permissionários de táxi das categorias comum, especial e luxo ficam obrigados a substituir o seu veículo **após 10 (dez) anos de fabricação, excluído o de fabricação.**"

(Fonte:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/index.php?p=6997>)

¹⁶ Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015

Art. 4º Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos:

VII - comprovante da idade máxima do veículo de:

b) **15 (quinze) anos, no caso de ônibus.**

(Fonte: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16311.pdf>)



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

deles conurbados, tornando inevitável o trânsito intermunicipal pelas mais diversas razões, incluídos os deslocamentos diários inerentes ao fenômeno da migração pendular.

Portanto, não só as restrições ora guerreadas não encontram respaldo no CDC, uma vez que esta legislação já protege o consumidor dos eventuais riscos da atividade econômica exercida pelo fornecedor, trazendo um sistema de responsabilidade civil objetiva bem rígido, sendo inclusive modelo de legislação para outros países, como também **não se mostram razoáveis e proporcionais**.

2 – DA LEGITIMIDADE ATIVA DA DEFENSORIA PÚBLICA:

É consabido que a Constituição da República, em seu art. 134, confere legitimidade à Defensoria Pública para atuar em demandas coletivas, uma vez que lhe outorgou o dever de atuar em favor das pessoas carentes, na esfera judicial e extrajudicial, para defender os direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita¹⁷.

Todavia, a fim de evidenciar, *in casu*, a representatividade adequada da Defensoria Pública, junta-se alguns julgados onde a legitimidade ativa da Instituição fora questionada, mas devidamente reconhecida pelos Tribunais. **Ademais, tais julgados servem para demonstrar como tem sido o entendimento jurisprudencial ao tratar de demanda semelhante, ou seja, no sentido de reconhecer a ilegalidade de restrições semelhantes. Veja-se:**

¹⁷ Art. 134. A Defensoria Pública é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe, como expressão e instrumento do regime democrático, fundamentalmente, a orientação jurídica, a promoção dos direitos humanos e a defesa, em todos os graus, judicial e extrajudicial, dos direitos individuais e coletivos, de forma integral e gratuita, aos necessitados, na forma do inciso LXXIV do art. 5º desta Constituição Federal. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 80, de 2014)



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/173251576/djal-jurisprudencial-e-administrativo-03-01-2018-pg-254-2/4>:

Procurador: Guilherme Emmanuel Lanzillotti
Alvarenga (OAB: 11673BA/L)

Agravado: Defensoria Pública do Estado de Alagoas

DECISÃO MONOCRÁTICA/MANDADO/OFÍCIO Nº
/2017

Cuida-se de recurso de agravo de instrumento, com pedido atribuição de efeito suspensivo, manejado pelo Município De Maceió-AL e Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - Smtt, em face da

decisão interlocutória proferida pelo Juízo da 14ª Vara Cível da Capital /Fazenda Municipal (fls. 194/200), que, nos autos de ação civil pública, tombada sob o nº 0734214-83.2016.8.02.0001, ordenou os seguintes

termos:

Ante o exposto, com fundamento no princípio da livre concorrência, DEFIRO A LIMINAR pretendida, determinando que os demandados se abstenham de realizar qualquer ato de constrangimento/restricção às atividades dos motoristas que utilizam a plataforma UBER, bem como, suspendam as penalidades administrativas porventura existentes, até ulterior julgamento deste juízo, sob pena de multa de R\$ 1.000,00 (Hum mil reais) por ato contrário.

Em breve síntese, sustentam os agravantes que a decisão fustigada merece ser reformada, sob a justificativa de que não restaram configurados os requisitos autorizadores da concessão da tutela de urgência. Na oportunidade, defendem a ilegitimidade da Defensoria Pública do Estado de



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Alagoas para propor a presente demanda, bem como a inadequação da via eleita.

Ademais, informa que a legislação municipal combatida no presente processo já possui sua constitucionalidade discutida no âmbito do Tribunal de Justiça do Estado de Alagoas, não havendo fundamento jurídico que ampare a concessão de liminar, devendo esta Egrégia Corte, além de suspender a liminar contestada, determinar a suspensão do presente processo nos termos do art. 313, inciso V, alínea a, do NCPC, uma vez que constatada a discussão da matéria em controle concentrado no âmbito do Tribunal de Justiça do Estado de Alagoas.

Nesse viés, ressaltam a constitucionalidade da legislação municipal disciplinando o transporte de passageiros, tendo em vista o interesse local para combater o transporte clandestino de passageiros ser de competência do Município.

Afirmam que a edição de lei municipal que regulamente os serviços de uso de carros particulares cadastrados através de aplicativos para transporte remunerado individual de pessoas no âmbito do Município é imprescindível para sanar a problemática do transporte irregular de passageiros no Município de Maceió.

Diante de tais apontamentos, pugnam pela concessão do efeito suspensivo e, no mérito, pelo provimento do recurso a fim de ser revogada a tutela concedida em primeiro grau. Esta Relatoria, à fl. 14, proferiu despacho determinando o encaminhamento do corrente recurso para a Procuradoria-Geral de Justiça se manifestar. Em resposta, o Parquet requereu a intimação do agravado antes de emitir pronunciamento.

Às fls. 22/35, o Sindicato dos Taxistas do Estado de Alagoas -SINTAXI/AL requereu sua intervenção no feito na qualidade de assistente dos agravantes, bem como o provimento do agravo de instrumento. Em seguida, este Relator determinou a intimação do agravado para contrarrazoar, bem como o envio ao Ministério Público para emitir parecer.

Em atendimento ao supracitado despacho, o agravado apresentou contrarrazões às fls. 63/86 e



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

requereu que fosse julgado prejudicado o presente recurso, pela perda superveniente do interesse de agir, e caso não acolhida, o não provimento do mesmo. O Ministério Público se manifestou às fls. 274/279, opinando pela manutenção da decisão recorrida, bem como pela remessa do presente processo ao Tribunal Pleno, em atenção ao princípio da reserva do plenário, para fins de apreciação da inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 6.552/2016.

No essencial, é o relatório.

Passo a fundamentar e a decidir.

De início, convém registrar que, com o advento do novel Código de Processo Civil L. 13.105/2015, foram introduzidas alterações substanciais ao corrente recurso, passando a elencar um rol exaustivo de decisões interlocutórias desafiáveis por meio do agravo de instrumento, especificadamente, em seu art. 1.015, bem como, houve a supressão do agravo na sua forma retida.

Pois bem, a partir de um exame preliminar da questão da formação do instrumento, e levando-se em conta que este foi interposto tempestivamente, com todos os documentos obrigatórios e necessários ao completo entendimento da lide em discussão, atendidos os demais pressupostos objetivos e subjetivos de admissibilidade do recurso, entendo que o seu conhecimento se revela imperativo.

Feitas essas considerações pontuais, avanço na análise do pedido de efeito suspensivo requestado pela parte. Nesse momento processual de cognição sumária, resta-me analisar especificamente a coexistência dos

pressupostos necessários ao deferimento ou não, in limine litis, da medida de urgência pleiteada.

É cediço que para a concessão do efeito suspensivo, previsto no art. 1.019, inciso I do novel CPC, dada a sua excepcionalidade, a pretensão deverá, desde logo, estar amparada em fundamentos convincentes e relevantes, capazes de evidenciar a probabilidade do direito proclamado e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

A partir de um exame perfunctório dos fatos e do arcabouço probatório coligido à exordial, típico deste momento processual, não vislumbro os pressupostos necessários para a concessão do efeito suspensivo como pugnado pelo recorrente. Justifico.

De início, cumpre afastar a preliminar de ilegitimidade de parte alegada pelos agravantes. A Defensoria Pública tem sua previsão legal assente no art. 134 da Constituição Federal, no art. 4º e incisos da Lei Complementar Federal nº 80/94, e no art. 5º da Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985, possuindo plena legitimidade para defender em juízo direitos coletivos ou individuais homogêneos quando o resultado da demanda puder beneficiar um grupo de pessoas hipossuficientes, os quais se enquadram os motoristas da plataforma Uber.

A ação principal busca essencialmente a proteção de muitas pessoas, incluindo os hipossuficientes, assim como motoristas e passageiros que se utilizem desse tipo de serviço, ou seja, o resultado da demanda em referência indubitavelmente visa beneficiar grupos de pessoas hipossuficientes, não afastando o ingresso de pessoas mais abastadas, o que torna legítima a atuação da Defensoria Pública no polo ativo da demanda principal.

Em seguida, convém destacar que a controvérsia reside na existência, ou não, de ilegalidade na atividade exercida pelos motoristas da plataforma Uber, bem como na possibilidade de repreensão desta por meio do Poder Público Municipal.

Pois bem. In casu, ao menos por ora, tenho como plausível o entendimento adotado pelo Magistrado a quo, considerando que a Lei Municipal que serve de ensejo às apreensões promovidas pelos agravantes (Lei nº. 6.552 de 19/05/2016 - Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados através de aplicativos para transporte remunerado individual de pessoas no âmbito do



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Município de Maceió e dá outras providências) se encontra com seus efeitos suspensos por força da medida cautelar deferida pelo Pleno deste Tribunal de Justiça, nos autos da ADIn de nº 0804857-69.2016.8.02.0000, in verbis:

De tal forma, nesse momento processual de juízo raso de cognição, a fundamentação já exposta exige a necessidade de suspensão dos efeitos da norma impugnada Lei Municipal n.º 6.552/2016 por aparente afronta aos princípios constitucionais já mencionados, cabendo a concessão da cautelar pleiteada.

Destarte, considerando os termos acima, voto no sentido de DEFERIR O PEDIDO CAUTELAR formulado, suspendendo os efeitos

No mesmo sentido - quer quanto à legitimidade ativa da Defensoria, quer quanto ao mérito da causa - é o julgado abaixo colacionado, que, em seu bojo, traz precedentes do Rio de Janeiro e São Paulo:

Processo Judicial Eletrônico:

http://pje.tipa.jus.br/pje/Painel/painel_usuario/documentoHTML.seam...

7 de 8 15/02/2017 15:39

DECISÃO

Trata-se de ação civil pública com pedido liminar ajuizada pela DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ em face do MUNICÍPIO DE BELÉM e da SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DE MOBILIDADE URBANA DE BELÉM - SEMOB.

Narra a exordial que a Lei Municipal de n.º 9.233, publicada no Diário Oficial do Município em 06/12/2016, proibiu, no âmbito do município de Belém/PA, o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos (art.1º), do qual é exemplo o aplicativo UBER. **Segue aduzindo que tal vedação prejudicaria os direitos difusos dos consumidores em escolher o meio de transporte mais adequado e dentro de**



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

um quadro de livre concorrência, bem como os direitos coletivos dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa dos motoristas "parceiros", os quais prestam o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros cadastrados em aplicativos.

Com base nisso, requer tutela de urgência no sentido de que as demandadas se abstenham de praticar atos que coíbam o uso de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel, ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual de passageiros no Município de Belém.

Com a inicial, vieram os documentos de fls. 54/291. Despacho do Juízo acostado às fls. 292/293 determinou a intimação do Município de Belém e da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB) para fins de manifestação, nos termos do artigo 12, da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, c/c o artigo 2º, da Lei nº 8.437, de 30 de junho de 1992.

Manifestação do Município de Belém quanto à inicial às fls. 294/298. Não foram levantadas quaisquer questões preliminares.

A parte autora apresentou manifestação às fls. 336/340, oportunidade em que refutou os argumentos apresentados anteriormente pelo ente municipal e, ademais, juntou outros precedentes jurisprudenciais tratando da questão debatida neste feito.

Vieram os autos conclusos para este Juízo da 5ª Vara de Fazenda Pública dos Direitos Difusos, Coletivos e Individuais Homogêneos da Comarca da Capital, após redistribuição (fls. 344).

É o relatório. Decido.

Ab initio, cumpre destacar que o cerne da presente ACP pauta-se em debate jurídico relativamente novo, ensejado pelo avanço notório e pela grande difusão de plataformas tecnológicas móveis neste mundo globalizado contemporâneo. Assim, a utilização dessas plataformas pela sociedade, notadamente em relação ao oferecimento de serviços que impactam em outros setores



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

tradicionais da economia, tem levado a diversas discussões travadas em âmbito político, econômico e jurisprudencial, não havendo, ainda, em muitos casos, uma regulamentação específica da atividade ou mesmo um posicionamento jurisprudencial definitivo – sobretudo nos tribunais superiores – acerca dos limites e peculiaridades de cada caso concreto.

No caso vertente, requer a Defensoria Pública seja determinado aos requeridos, assim como a todos os órgãos, departamentos e agentes a elas subordinados, que se abstenham de praticar quaisquer atos ou medidas que restrinjam, impossibilitem ou sancionem o livre exercício da atividade empresarial de aplicativos móveis como o UBER, tal como fez a Lei Municipal de Belém n.º 9.233/2016.

Verifica-se, portanto, que a presente ação não visa propriamente debater acerca da constitucionalidade, legalidade ou legitimidade da atividade exercida pelas empresas de prestação de serviços de tecnologia para conexão entre consumidores e fornecedores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, este último prestado pelos chamados motoristas "parceiros" dos aplicativos.

O objetivo do pleito inicial restringe-se ao reconhecimento do direito das empresas e dos motoristas "parceiros" prestarem seus serviços e não serem sujeitos à aplicação de penalidades administrativas em função única e exclusivamente do exercício de sua atividade econômica.

É certo que a atividade econômica defendida na ACP é uma inovação não só em relação ao Estado do Pará, mas para o país como um todo, de modo que a ausência de regulamentação específica já engendrou o surgimento de inúmeras ações judiciais em diversos Estados da Federação, o que pode ser verificado a partir das jurisprudências acostadas pelo autor à inicial.

Dessa forma, passemos à análise da Lei Municipal questionada, que assim dispõe em seus três primeiros artigos:



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 1º Fica proibido no âmbito do Município de Belém o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos dessa Lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Lei nº 8.537, de 22 de junho de 2006, que estabelece normas para execução do serviço no Município de Belém.

Art. 3º Na hipótese de desrespeito a essa Lei fica o condutor e as empresas solidárias sujeitas às sanções da imposição de multa no valor de R\$1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis, em caso de reincidências. Parágrafo único. O valor da multa de que se trata o caput deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Especial – IPCA-E, ou outro índice oficial utilizado no Município de Belém.

Como se percebe, o diploma legal em referência proíbe de forma taxativa a atividade em si (transporte individual de pessoas por intermédio de aplicativos) e mesmo o gerenciamento da atividade (associação das empresas gerenciadoras dos aplicativos com estabelecimentos comerciais), impondo sanções em caso de descumprimento (art. 3º).

Como dito alhures, a atividade ora debatida não encontra regulação específica no seio do ordenamento brasileiro.

É certo que, nossa Lei Maior estabelece, no inciso IV do seu art. 1º, que a República Federativa do Brasil possui como um de seus fundamentos os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Prossegue em seu inciso XIII do artigo 5º da Carta Constitucional estipula que *“é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”*.

Conquanto, a mera ausência de regulamentação própria específica de uma atividade econômica considerada, *a priori*, lícita, não deve culminar, por



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

si só, na vedação do exercício desta atividade, sob pena de se desrespeitar fundamentos constitucionalmente assegurados ao cidadão, conforme visto acima.

Pois bem, remontemo-nos ao passado sobre o surgimento da atividade de transporte individual de passageiros por MOTOTAXISTA e as discussões parlamentares infundáveis, sendo o caso levado ao Supremo Tribunal Federal através da ADIN 2606-2, que decidiu pela inconstitucionalidade da Lei Municipal de Santa Catarina, a qual autorizava o serviço, entendendo a Suprema Corte, ser de competência da União legislar sobre trânsito e transporte, necessária a expressa autorização em lei

complementar para que a unidade federada, possa exercer tal atribuição, nos termos do art. 22, IX e P.U da Constituição Federal. Nisto, nasceu a sucinta lei Federal nº 12.009/2009 que regulamenta a atividade de Motoxista, porém sendo omissa sobre a forma de delegação do serviço público, bem como, ao alterar o Código de Trânsito (lei 9503/97), limitou-se a mencionar unicamente no art. 244, IX. Sabe-se que cabe à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI, da CF/1988), ao passo que ao Município, enquanto ente federativo, é conferida a garantia de legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal (e a estadual) no que couber (art. 30, incisos I e II, da CF). Nesse diapasão, de fato, entende-se incluída na esfera legislativa supletiva dos municípios a regulamentação do transporte no âmbito de seus limites físicos (limites do Município em si).

Contudo, entendo que tal prerrogativa constitucional não confere ao Município poderes absolutos de vedar determinada atividade econômica, porquanto entendo que tal medida incide de maneira ofensiva a outras garantias constitucionais igualmente asseguradas (como os valores sociais do trabalho e a livre iniciativa). Caberia ao Município, sim, regulamentar e fiscalizar a regularidade da prestação do serviço questionado, notadamente no tocante à questão documental e de vistoria dos veículos utilizados, às



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

habilitações dos motoristas profissionais cadastrados, dentre outras medidas.

Ressalte-se que adotou a mesma linha de raciocínio ora explanada o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, em recente julgado:

MANDADO DE SEGURANÇA PREVENTIVO.
LIMINAR DEFERIDA.

IMPETRANTE QUE EXERCE ATIVIDADE DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL

PRIVADO DE PASSAGEIROS ATRAVÉS DO
APLICATIVO UBER. SENTENÇA CONCEDENDO A
ORDEM. INCONFORMISMO DO MUNICÍPIO. A
EXPLORAÇÃO DIRETA DO DOMÍNIO ECONÔMICO
PELO ESTADO É EXCEPCIONAL. A Constituição
Federal contemplou a liberdade de iniciativa
econômica como princípio. Sobre o transporte em
geral, a Constituição o prevê como direito social
(art. 6º da CRFB), sendo competência da União
explorar diretamente, ou mediante autorização
concessão ou permissão. Em relação aos
Municípios, a Lei Magna lhes atribui competência
para "organizar e prestar, diretamente ou sob
regime de concessão ou permissão, os serviços
públicos de interesse local, incluído o de transporte
coletivo, que tem caráter essencial" (art. 30, inciso
V da CRFB). A matéria relativa a transporte incide
interesse local, contudo, a existência deste interesse
não pode limitar-se a suprimir garantias
constitucionais, vedando o exercício de uma
atividade lícita, ou mesmo se sobrepor ao próprio
interesse público, outorgando exclusividade na
prestação do serviço a este ou aquele grupo sobre
determinada atividade, ferindo, deste modo, o
postulado constitucional da livre concorrência. Os
motoristas parceiros do sistema Uber exercem
atividade privada - transporte motorizado privado.
Ilegítima é a prática de quaisquer atos que
restringam ou impossibilitem o exercício da
atividade econômica do impetrante (motorista
"parceiro" prestador do serviço de transporte
privado individual remunerado de passageiros
mediante o uso do sistema UBER), única e tão
somente em razão do desempenho de sua atividade,
caracterizando-a indevidamente como transporte



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

irregular de passageiros, até que esta mesma atividade venha a ser efetiva e validamente regulamentada. Direito líquido e certo a ser amparado. Sentença mantida.

DESPROVIMENTO DO RECURSO. CONFIRMADA A SENTENÇA EM REEXAME NECESSÁRIO. (grifos nossos)

(TJ/RJ) Apelação/Remessa Necessária nº 0356702-60.2015.8.19.0001, 13ª Câmara

Cível do TJRJ, Rel. Sirley Abreu Biondi. j. 14.09.2016, Publ. 20.09.2016).

Nesse sentido o serviço de transporte *lato sensu* não se constitui em monopólio outorgado em favor de quaisquer outros grupos laborais, como os taxistas, por exemplo. Em verdade, sequer entendo que o serviço prestado pelos motoristas profissionais cadastrados em aplicativos móveis se constitui em serviço público propriamente dito (como arguiu o Município de Belém em manifestação), mas atividade privada de interesse público.

A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não só prevê como admite a existência concomitante do transporte individual de passageiros privado e do transporte individual de passageiros público, não sendo possível confundir-se o transporte realizado pelos motoristas mediante o uso de plataformas tecnológicas móveis com aquele realizado pelos taxistas, regulado por meio da Lei nº 12.468/2011.

O artigo 4º, inciso VIII, daquela lei considera transporte público individual o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. Já o inciso X do artigo 4º define transporte de passageiros privado como aquele utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sendo este último o caso do transporte por intermédio de plataformas tecnológicas móveis. Note-se que a aludida legislação não autoriza o uso livre e indiscriminado de qualquer atividade de transporte privado, devendo haver a regulamentação e para tanto, fiscalização, sendo



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

relevante o papel do Município neste ponto, conforme dito alhures.

Essa convivência entre um regime público e o privado, prevista na Lei de Mobilidade Urbana, não é nenhuma novidade no país, e consiste em circunstância que, ao final, acaba beneficiando o consumidor, e, conseqüentemente, a sociedade como um todo, o que justamente é almejado em um quadro de livre concorrência previsto constitucionalmente. Nesse sentido:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. CAMPINAS.

UBER. LIMINAR. Decisão que indeferiu o pedido de liminar visando à continuidade da atividade de transporte de passageiros, através do aplicativo

UBER. Presença dos requisitos necessários à concessão da liminar no mandado de segurança, previstos no art. 7º, III, da Lei Federal nº 12.016/09. Serviço de transporte individual de passageiro, com prévia contratação entre as partes, não passível de benefícios outorgados aos permissionários de condução de táxis.

Atividade econômica desempenhada pelo postulante que deve observar o princípio da livre concorrência e a defesa do consumidor, encontrando previsão nos artigos 3º e 4º da Lei Federal nº 12.587/12 (Lei de Diretrizes de Mobilidade Urbana), que admite a natureza de serviço de transporte individual privado. Poder de vigilância e fiscalização outorgado aos entes públicos que deve se restringir às condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante, etc., não podendo a Administração Municipal apreender veículos apenas porque o motorista não é considerado oficialmente taxista. Inteligência dos artigos 1º e 22, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal nº 13.775/2010, 1º, IV, 30, V, 170, IV e - V, parágrafo único, todos da Constituição Federal, e 3º, 4º e 12-A da Lei Federal nº 12.587/12, com alterações da Lei nº 12.865/2013. Decisão reformada para conceder a liminar pleiteada. Recurso provido. (grifos nossos)



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

(TJ/SP - Agravo de Instrumento nº 2110453-72.2016.8.26.0000, 13ª Câmara de Direito Público do TJSP, Rel. Djalma Lofrano Filho. j. 24.08.2016).

Relevante destacar, ainda, a íntegra do precedente jurisprudencial acostado à inicial às fls. 82/195, apontando que o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo julgou, por maioria de votos, inconstitucional a lei municipal nº 16.279/2015, que proibia o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas – como o Uber – na cidade de São Paulo (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000). O relator da ação direta de inconstitucionalidade, desembargador Francisco Casconi, esmiuçou aspectos jurídicos, doutrinários e práticos – já debatidos neste feito – para responder à pergunta: *“Pode lei municipal proibir o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares, intermediado por aplicativos?”*. Apresentou o Douto Magistrado, em seguida que: *“A resposta, coerentemente, há de ser negativa”*.

Vale transcrever abaixo alguns trechos da bem fundamentada *ratio decidendi* do relator, os quais se mostram em consonância com tudo o que fora exposto anteriormente neste feito: “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). (fl. 113 – grifos nossos)

“Nesse ponto, vigora a premissa de que quanto mais a intervenção estatal afetar os valores da livre iniciativa, maior a exigência de razões jurídicoconstitucionais relevantes legitimadoras desta interferência do ente público.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

(...)” (fls. 128 – grifos nossos)

“Nesse passo, é possível afirmar uma primeira conclusão: inexistente 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).” (fls. 131 – grifos no original)

“Assim sendo, consideradas as características singulares do transporte público individual (táxis), uma terceira conclusão pode ser afirmada: o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares previamente cadastrados em aplicativos não se constitui, tecnicamente, em serviço público, mas se enquadra no conceito de atividade econômica em sentido estrito, é dizer, de natureza privada (art. 3º, §2º, inciso III, alínea 'b', da LPNMU), que, diga-se, pode e deve ser regulamentado pela Municipalidade como qualquer outra atividade.” (fls. 147 – grifos no original) “No que tange ao transporte privado individual remunerado de passageiros realizado por motoristas particulares cadastrados em aplicativos, reforça a ideia de sujeição à livre iniciativa a inexistência de norma jurídica específica (no âmbito constitucional ou legal) a dispor sobre o exercício da atividade, tampouco a caracterizando como serviço público ou monopólio estatal. Aliás, a ausência de disciplina normativa sobre determinada atividade, num regime pautado pela liberdade econômica 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.” (fls. 149/150 – grifos nossos) “Isto porque, no contexto fático-social já traçado e à luz do ordenamento jurídico vigente, o transporte privado individual realizado por motoristas particulares cadastrados em



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

aplicativos não contraria as diretrizes traçadas na Política Nacional da Mobilidade Urbana, ao passo que o ato normativo impugnado (lei municipal de São Paulo) parece desconsiderar modalidade nela inserida.” (fls. 150 – grifos nossos)

“Deve ser vista, portanto, como instrumento de melhor efetividade na circulação urbana (artigo 5º, inciso IX), de estímulo à mitigação dos custos econômicos no deslocamento de usuários do transporte urbano individual (artigo 6º, inciso IV), bem como de aprimoramento e melhoria nas condições de mobilidade urbana (artigo 7º, incisos III e V), atendendo, ao mesmo tempo, a princípios, diretrizes e objetivos da LPNMU que, em seus artigos 1º e 24, inciso V, traz como norte a integração entre os diferentes modos de transporte público e privado.” (fls. 151 – grifos nossos) “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.” (fls. 153 – grifos nossos) “Portanto, condensando as conclusões previamente alcançadas neste tópico, todas conducentes à sustentação de que o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos ostenta natureza jurídica de atividade privada sujeita à livre iniciativa, a direta e incisiva proibição legal de exercício, instituída no ato normativo impugnado, não externa fundamento jurídico-constitucional relevante a obstar, num juízo de “sopesamento” ou proporcionalidade, o âmbito de eficácia dos valores elementares que guiam a ordem econômica incorporada no Estado Brasileiro.” (fls. 159 – grifos nossos) Assim, entende este Juízo pela ilegitimidade da prática de quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica das impetrantes e de seus motoristas “parceiros” prestadores do serviço de



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

transporte privado individual remunerado de passageiros mediante o uso de plataforma tecnológica disponível em dispositivos móveis, única e exclusivamente em razão do desempenho de sua atividade, caracterizando-a indevidamente como transporte irregular de passageiros, até que esta mesma atividade venha a ser efetiva e validamente regulada. Ademais, esta modalidade de serviço encontra-se cada mais vez utilizada pela facilidade e boa prestação com qualidade, a tanto que, recentemente o próprio Governo Federal, colocou à disposição de servidores públicos o serviço de transporte particular de passageiros, semelhante ao UBER, tendo começado a funcionar nesta segunda-feira (13) o TaxiGov. Segundo notícia extraída do site acessado nesta data: <https://tecnoblog.net/208791/taxigov-uber-funcionarios-publicos/>, o referido serviço é um sistema de transporte terceirizado pelo governo federal, de funcionamento semelhante ao Uber. A diferença é que só os funcionários públicos podem usá-lo. Atualmente em fase de testes, o TaxiGov está aceitando corridas apenas de funcionários da Secretaria da Gestão do Ministério de Planejamento, mas há planos de expansão para mais funcionários do governo federal em Brasília a partir de 20 de março. O TaxiGov, disponível para iOS, Android e Windows Phone, permite até mesmo agendar corridas e, assim como no Uber, vai considerar a nota dada pelo passageiro para controlar a qualidade do serviço. Nesta linha de raciocínio acima devidamente fundamentada, entendo pelo cabimento da tutela de urgência. Segundo a nova sistemática processual, a tutela provisória pode fundamentar-se em urgência ou evidência, nos termos do artigo 294 do CPC. A tutela provisória de urgência, a seu turno, pode ser de natureza cautelar ou satisfativa/antecipada, podendo ser concedida em caráter antecedente ou incidental, *in verbis*:

Art. 294. A tutela provisória pode fundamentar-se em urgência ou evidência.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. A tutela provisória de urgência, cautelar ou antecipada, pode ser concedida em caráter antecedente ou incidental.

No caso em apreço, trata-se de tutela provisória antecipada e pleiteada de forma incidental.

Tal espécie de tutela provisória tem como escopo a salvaguarda da eficácia de um provimento jurisdicional definitivo, evitando-se assim que os efeitos maléficos do transcurso do tempo fulminem o fundo de direito em debate. O regime geral das tutelas de urgência está preconizado no artigo 300 do Código de Processo Civil, que unificou os pressupostos fundamentais para a sua concessão: *“A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.”*. Acresce-se, ainda, a reversibilidade do provimento antecipado, prevista no parágrafo 3º do artigo 300 do Código de Processo Civil. Vejamos:

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo. § 1º Para a concessão da tutela de urgência, o juiz pode, conforme o caso, exigir caução real ou fidejussória idônea para ressarcir os danos que a outra parte possa vir a sofrer, podendo a caução ser dispensada se a parte economicamente hipossuficiente não puder oferecê-la. § 2º A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após justificação prévia. § 3º A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão. Destarte, em um juízo de cognição sumária, verifico a existência de elementos de prova que convergem ao reconhecimento da veracidade dos fatos pertinentes e evidenciam a probabilidade do direito material, com especial atenção aos seguintes documentos: a) precedentes jurisprudenciais colacionados aos autos tanto pela parte autora quanto pela parte ré; b) documento produzido pelo CADE (fls. 201/250); c) e o parecer elaborado pelo professor Daniel Sarmento (fls. 251/291).



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Dessa forma, quanto ao primeiro requisito, resta-se devidamente preenchido pelos documentos acima destacados, os quais são suficientes para indicar a probabilidade de que a atividade de prestação de serviços objeto deste feito não deve ser proibida sem maiores condicionantes, podendo ser explorada pela iniciativa privada enquanto não considerada como irregular por legislação exarada por entidade competente (a dizer, a União).

Por outro lado, há urgência no pedido (*periculum in mora*), uma vez que a demora do processo pode agravar a situação financeira dos “parceiros” que são cadastrados nos aplicativos móveis e dependem daquele para sua subsistência, além do fato destes estarem submetidos à possibilidade de serem sancionados em virtude da mera prestação do serviço, nos termos do art. 3º da Lei n.º 9.233/2016 (fls. 55).

No que pertine à irreversibilidade do provimento antecipado, entendo que não há risco de irreversibilidade da medida, posto que, comprovada a pretensa ilegalidade do serviço prestado, bastará ao Poder Público suspendê-lo de vez, não acarretando risco à coletividade o período em que este manter-se em funcionamento.

Ante o exposto, com fundamento no artigo 294, 300, caput e parágrafo 3º, do Código de Processo Civil, DEFIRO o pedido de tutela provisória cautelar antecedente para:

a) DETERMINAR que os réus, assim como todos aqueles a eles subordinados, se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica decorrente do uso de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel, ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual de passageiros no Município de Belém, até que estas atividades venham a ser válida e efetivamente regulamentadas pelo Poder Público, em especial, que se abstenham os réus da aplicação de multas e apreensão dos veículos utilizados



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

pelos motoristas cadastrados naquelas plataformas tecnológicas, sob pena de multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por cada ato praticado em desacordo com a presente decisão judicial;

b) DETERMINAR a citação dos réus para, querendo, contestarem o presente feito;

c) DETERMINAR a intimação do representante do Ministério Público do Estado do Pará para se manifestar sobre os termos da inicial, conforme o disposto no art. 5º, § 1º da Lei da Ação Civil Pública)

Ressalto que a presente providência é liminar, possuindo caráter de provisoriedade, possibilitando-se, a *posteriori*, ampla discussão e produção de provas que fornecerão certeza para este Juízo apreciar e decidir o mérito da demanda.

ATENTE-SE o requerido que nos termos do artigo 77, inciso IV, e parágrafo 2º, do Código de Processo Civil as partes têm o dever de cumprir com exatidão as decisões jurisdicionais, de natureza provisória ou final, e não criar embaraços à sua efetivação, sob pena da configuração de ato atentatório à dignidade da justiça, devendo o juiz, sem prejuízo das sanções criminais, civis e processuais cabíveis, aplicar ao responsável multa de até vinte por cento do valor da causa, de acordo com a gravidade da conduta. ATENTEM-SE as partes, outrossim, que a efetivação da tutela provisória observará as normas referentes ao cumprimento provisório da sentença, no que couber (CPC, artigos 297, parágrafo único, e 519).

Após conclusos.

SERVIÁ O PRESENTE, POR CÓPIA DIGITADA, COMO MANDADO E OFÍCIO. CUMRA-SE VALDEÍSE MARIA REIS BASTOS

Juíza de Direito, respondendo pela 5ª Vara de Fazenda Pública da Capital



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Por fim, sob o ponto de vista dos motoristas afetados pelos pontos atacados da Resolução nº 16/2017, **consigne-se que a média de renda mensal obtida com corridas feitas a partir de chamadas pelos aplicativos é da ordem de 3.000,00 reais¹⁸**, o que justifica, também sob esta óptica, a atuação da Defensoria Pública.

¹⁸ Esse dado fora obtido pela reportagem realizada pela BBC Brasil, disponível neste *link*:

http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/03/160328_uber_protesto_tarifa_fs

A Reportagem da Folha de São Paulo também trata desta questão:

<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/07/1794576-jornalista-vira-motorista-do-uber-e-ganha-r-12-mil-em-tres-meses.shtml>



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

3 – DO PEDIDO LIMINAR DE URGÊNCIA:

Diante do acima exposto, considerando os princípios e normas constitucionais violados, bem como que a Resolução nº 16/2017 já está vigendo, o que evidencia, além da probabilidade do direito, também o risco atual de dano aos consumidores e motoristas, **REQUER**, com supedâneo no art. 300 do NCPC¹⁹ e no art. 12 da LACP²⁰, digno-se Vossa Excelência a, liminarmente:

I – DETERMINAR a suspensão dos incisos II e III do art. 7º da Resolução Municipal nº 16 de 7 de julho de 2017, ante sua flagrante inconstitucionalidade e ilegalidade, retirando-os do ordenamento jurídico;

II – Via de consequência, ANULAR quaisquer penas ou multas administrativas eventualmente já lançadas com base naqueles dispositivos da Resolução;

III - DETERMINAR ao Réu e a seus subordinados que se abstenham de praticar atos que coíbam o

¹⁹ Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

§ 1º Para a concessão da tutela de urgência, o juiz pode, conforme o caso, exigir caução real ou fidejussória idônea para ressarcir os danos que a outra parte possa vir a sofrer, podendo a caução ser dispensada se a parte economicamente hipossuficiente não puder oferecê-la.

§ 2º A tutela de urgência pode ser concedida liminarmente ou após justificação prévia.

§ 3º A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.

²⁰ Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

uso de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual de passageiros no Município de São Paulo, tendo como fundamentos os incisos II e III do art. 7º da Resolução nº 16/2017, em especial que deixem de efetuar multas, apreensões ou quaisquer outras medidas coercitivas tendentes a proibir a circulação dos veículos prestadores dos aludidos serviços;

IV – FIXAR multa no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais) para cada autuação indevida.

4 - DO DIREITO

4.1 - DA NATUREZA DO SERVIÇO

A Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classifica os serviços de transporte urbano de passageiros em seu art. 3º, §2º, *in verbis*:

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

- a) público;
- b) privado.

Mais adiante, referido diploma legal, em seu art. 4º, VIII define **transporte público individual** como "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas".

Em adequada conformidade com esse dispositivo encontra-se regulamentada a atividade dos taxistas por meio da Lei nº 12.468, que dispõe em seu art. 2º:

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. (Grifos nossos)

A existência de dispositivo legal indicando o serviço prestado pelo taxista não implica que haja, por parte desses, um monopólio no exercício de todo e qualquer atividade de transporte individual. Até porque a atividade desempenhada por esse grupo encontra-se inserida dentro do conceito de serviço de utilidade pública, o qual é definido por Alexandre dos Santos Aragão²¹ da seguinte forma:

(...) atividades da iniciativa privada para as quais a lei, face à sua relação com o bem-estar da coletividade e/ou por gerarem desigualdades ou assimetrias informativas para os usuários, exige autorização prévia para que possam ser

²¹ Alexandre dos Santos Aragão. Direito dos Serviços Públicos. p. 191-192



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

exercidas, impondo ainda a sua contínua sujeição à regulação do poder público autorizante, através de um ordenamento jurídico setorial.

Dessa forma, resta claro que os serviços prestados pelos taxistas, por força da lei de mobilidade urbana, têm a natureza jurídica de **transporte individual público** de passageiros.

Noutro giro, o serviço prestado pelos motoristas vinculados a aplicativos não configura transporte individual público de passageiros, como é o caso dos táxis, mas sim **modalidade privada de transporte**, pois a Lei nº 12.587/2012 em seu art. 4º, inciso X, define **transporte motorizado privado**, categoria da qual o transporte individual privado decorre, da seguinte forma **“meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares”**.

Além das definições expostas, deve-se, por derradeiro, mencionar que a Lei de Mobilidade Urbana, dispõe em seu **art. 5º, incisos I e IV**, enquanto **princípios** a acessibilidade **universal**, **eficiência**, **eficácia** e **efetividade** na prestação dos serviços de transporte urbano.

Assim sendo, tais princípios só podem ser atingidos de forma concreta quando o ente público fomenta a criação de diferentes modais logísticos democratizando a oferta de meios de transporte dos mais variados tipos ao cidadão e não proibindo uma atividade que contribua para maior universalidade do transporte urbano.

Em São Paulo, parece-nos que o Município, ao editar a Resolução nº 16/2017 (especialmente no que se refere ao art. 7º, incisos II e III) age contrariamente aos princípios norteadores da mobilidade urbana, buscando coibir



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

quaisquer outras formas de transporte que vêm para contribuir com a mobilidade dos seus cidadãos.

4.2 - DO DIREITO DO CONSUMIDOR À LIVRE ESCOLHA

No caso em apreço, tutela-se os direitos difusos dos usuários consumidores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, ou seja, o direito coletivo em sentido lato, ou direito difuso, de todos os consumidores, à livre escolha dos meios de transporte.

Nessa perspectiva, não obstante a existência do debate acerca do direito dos fornecedores do referido serviço de transporte, **o que se pretende com a presente ação é a tutela dos direitos dos consumidores, mormente o direito fundamental de escolher o meio de transporte mais adequado e dentro de um quadro de livre concorrência.**

4.3 - DOS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS PERTINENTES: LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA

O debate acerca do direito do consumidor em escolher o meio de transporte mais adequado às suas necessidades e expectativas vincula a observância de outros princípios pertinentes ao tema, os quais passarão a ser analisados no presente tópico.

Primeiramente, merece destaque o fato de que a Constituição estabeleceu como fundamento da República Federativa do Brasil, enquanto Estado Democrático de Direito, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, conforme art. 1º, inciso IV.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Corroborando essa disposição, o inciso XIII do art. 5º da CF dispõe **que "é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer"**.

Nessa senda, Miguel Reale²² define a livre iniciativa como:

(...) não é senão a projeção da liberdade individual no plano da produção, circulação e distribuição de riquezas, assegurando não apenas a livre escolha das profissões e atividades econômicas, mas também a autônoma eleição dos processos ou meios julgados mais adequados à consecução dos fins visados. Liberdade de fins e de meios informa o princípio da livre iniciativa, conferindo-lhe um valor primordial. (...)

A importância do respeito ao princípio da livre iniciativa perpassa a necessidade de adequação das normas às disposições constitucionais, pois sua observância, desde que em acordo com os demais preceitos, proporciona uma sociedade mais próspera, estimulando o empreendedorismo, gerando maior riqueza social.

Noutra perspectiva, o art. 170, inciso IV da Constituição dispõe como princípio geral da atividade econômica a livre concorrência. Esse princípio diz respeito à proteção da livre competição entre os agentes econômicos no mercado, em nome do consumidor, da eficiência econômica tanto no que se refere aos preços quanto à qualidade e variedade de produtos.

²² Miguel Reale. O Plano Collor II e a intervenção do Estado na ordem econômica. In: Temas de Direito Positivo. São Paulo: RT, 1992, p. 249.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

A existência da concorrência estimula a existência de uma diversidade de produtos e serviços aptos a se adequarem à necessidade de uma sociedade que é naturalmente diversificada. Imaginar o monopólio de um único meio de transporte individual para todos os consumidores é tão nefasto quanto a existência de apenas um único medicamento para determinada enfermidade. Significaria não considerar as peculiaridades de cada grupo, indivíduo e localidade.

Em suma, o prejuízo perpassa o desrespeito aos princípios constitucionais, atingindo diretamente o interesse dos cidadãos que se veem impedidos de exercer seu direito ao acesso – de acordo com sua livre vontade - a diferentes tipos de transporte de acordo com suas necessidades e possibilidades, bem como a possibilidade de progresso social.

Não bastasse tais mandamentos constitucionais, o fato deste serviço se desenvolver em um ambiente *online*, através da internet, traz a incidência do Marco Civil da Internet - Lei Federal 12.965/14. Tal legislação, além de reforçar a livre iniciativa em seu art. 2º, inciso V, também cita como um de seus princípios, em seu art. 3º, inciso VIII a “liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei”

4.4 - DOS PRECEDENTES

No Brasil, a jurisprudência vem se formando favoravelmente aos consumidores e aos fornecedores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros ao produzir decisões que coíbem práticas que inviabilizem a utilização dos aplicativos.

Destaca-se o Processo de nº: 0406585-73.2015.8.19.0001 da 6ª Vara da Fazenda Pública do Rio de Janeiro, no bojo do qual restou entendido que:



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

A atividade das impetrantes e dos motoristas "parceiros" prestadores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros surgiu há poucos anos e vem crescendo exponencialmente na esteira da difusão do uso cada vez maior da tecnologia dos smartphones pela população mundial.

Em verdade, cuida-se de negócio jurídico moderno que, embora possa ser enquadrado em previsão legal já existente no ordenamento jurídico pátrio, ainda não possui regulamentação específica própria. É atividade que vem gerando discussão por todo o mundo, não só no âmbito jurídico, mas também econômico e social, existindo já inúmeras ações judiciais em diversas Capitais dos Estados da Federação questionando atos normativos municipais editados para embasar a aplicação de penalidades administrativas única e exclusivamente pelo desempenho da atividade das impetrantes e de seus motoristas "parceiros", considerando-a irregular.

Com efeito, **a Constituição da República de 1988 estabelece que o Estado Democrático de Direito possui como fundamento a livre iniciativa.** Trata-se de indiscutível liberdade fundamental garantida a todos os indivíduos pelos artigos 1º, IV e 170 da Constituição da República de 1988. Como extensão desta garantia, figura também na Constituição o direito ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, estabelecido no inciso XIII do artigo 5º. **Todos estes princípios e garantias constitucionais devem balizar toda e qualquer tentativa**



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

de regulação por parte do Estado, não sendo legítimo, de modo geral, proibir atividade econômica lícita, aberta à iniciativa privada e à livre concorrência.

Outra importante decisão a respeito do tema, ocorreu na 17ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, nos autos do Agravo de Instrumento de nº 0061837-32.2015.8.19.000, onde houve a seguinte manifestação:

Em nenhum momento está em discussão aqui a competência e legitimidade da Municipalidade de regular e fiscalizar a atividade de transporte, zelando pela sua qualidade e segurança.

O ponto controverso cinge-se a avaliar se exercer essa prerrogativa abrange a possibilidade de proibir todo um setor dessa atividade econômica, isto é, se é compatível com os postulados normativos da razoabilidade e da proporcionalidade, que o Município possa, em lugar de fiscalizar a presença dos requisitos para realizar o transporte, impedir que os particulares celebrem contratos de transporte individual, com pessoas que não sejam taxistas, com autorização do Poder Público.

Aqui, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 5ª Câmara de Direito Público, processo de nº 2014831-63.2016.8.26.0000, Desembargador Relator, FERMINO MAGNANI FILHO:

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



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

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. Agir de modo contrário impediria, num exame perfunctório, o exercício da liberdade constitucional de empreendedorismo privado.** Debate desafiante a ser melhor estruturado no julgamento do mérito da demanda.

A 1ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte, em mandado de segurança coletivo impetrado pelo SUCESU-MG SOCIEDADE DE USUARIOS DE INFORMATICA E TELECOMUNICACOES DE MINAS GERAIS, processo de n 5014923-75.2016.8.13.0024, entendeu em sede de liminar:

Como se vê, o serviço de transporte de pessoas oferecido através de aplicativo de dispositivo móvel (aparelhos celulares, tablets etc), como por exemplo, o UBER, insere-se na modalidade de contrato particular de transporte, não se confundindo com o serviço público de transporte prestado por taxistas, mediante permissão do poder público. **Ademais, a sentença que eventualmente reputar qualquer ato**



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

prejudicial a Sociedade autora, no particular, como, de fato, arbitrário ou ilegal, restará ineficaz.

A jurisprudência colacionada demonstra que a Justiça vem sendo, em casos semelhantes, chamada para resguardar os direitos vindicados na presente demanda.

4.5 - DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA INCIDENTAL

É de conhecimento cristalino que a concessão de tutela jurisdicional na sua forma definitiva (cognição exauriente) muitas vezes exige transcurso de tempo considerável e necessário para o fim de garantir segurança jurídica entre as partes do processo, as quais, por esta razão, submetem-se ao devido processo legal para a devida a satisfação do direito ou o seu resguardo visando eficácia futura.

Por outro lado, o legislador previu a **tutela provisória de urgência** para as situações em que a demora na duração do processo pode colocar em risco a efetividade da tutela jurisdicional.

Nesse sentido, nos termos do artigo 294, parágrafo único, do NCPC, a tutela provisória de urgência pode ser cautelar ou antecipada (satisfativa), e ambas podem ser concedidas em caráter antecedente ou incidental.

Sendo assim, a concessão de decisão provisória pode permitir a realização do direito pela parte (tutela satisfativa) ou pode tão somente assegurar a sua eventual e futura fruição (tutela cautelar).

O NCPC unificou sob o gênero tutelas provisórias de urgência as tutelas satisfativas e as tutelas cautelares, cujas características comuns são a cognição sumária e a precariedade, entendidas, respectivamente, como o juízo decisório a



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

partir de probabilidade (art. 300) e a possibilidade de revogação ou modificação de acordo com a alteração do estado de fato ou de direito (art. 296).

Registre-se, outrossim, que o legislador do Novo CPC, superando antiga distinção entre os requisitos para a tutela antecipada e a tutela cautelar, previu como requisitos comuns para ambas as tutelas a probabilidade do direito e o perigo na demora (art. 300, *caput*).

Por probabilidade do direito, entende-se os elementos que evidenciem um considerável grau de plausibilidade em torno da narrativa dos fatos, de modo que, a partir da confrontação das alegações e das provas com os elementos disponíveis nos autos, o juízo se convença da hipótese que encontra maior grau de confirmação e menor grau de refutação nesses elementos.

Já o perigo na demora (*periculum in mora*) consiste no fato de que a antecipação da tutela é necessária, pois com a vigência dos dispositivos aqui combatidos, os consumidores encontram-se na iminência de ter a oferta do serviço parcialmente tolhida (cerca de 40%).

Em adição, consigne-se que o NCPC, em seu art. 300, §3º, prevê que a tutela de urgência não será deferida se houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.²³

No caso ora analisado, o que observa-se é a figura da **irreversibilidade reversa**, uma vez que o perigo de não se conceder a medida liminar pretendida é assaz maior que o eventual perigo de concedê-la.

²³ Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

(...)

§ 3º A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Diz-se isso pelo fato de que se não forem afastados (suspensos) os efeitos do previsto nos incisos II e III do art. 7º da Resolução nº 16/2017, ainda que por apenas um dia, não haveria como recuperar os prejuízos experimentados pelos **consumidores** – que se veriam tolhidos do serviço (ou, no mínimo, veriam os preços aumentados em virtude da inversão da equação oferta/demanda), bem como dos próprios **motoristas**, que estariam impedidos de exercer sua atividade econômica.

Diante do exposto, requer-se a concessão liminar da tutela de urgência, requerendo a este Juízo digno-se a:

I - DETERMINAR a suspensão dos incisos II e III do art. 7º da Resolução Municipal nº 16 de 7 de julho de 2017, ante sua flagrante inconstitucionalidade e ilegalidade, retirando-os do ordenamento jurídico;

II - Via de consequência, ANULAR quaisquer penas ou multas administrativas eventualmente já lançadas com base naqueles dispositivos da Resolução;

III - DETERMINAR ao Réu e a seus subordinados que se abstenham de praticar atos que coíbam o uso de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual de passageiros no Município de São Paulo, tendo como fundamentos os incisos II e III do art. 7º da Resolução nº 16/2017, em especial que deixem de efetuar multas, apreensões



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

ou quaisquer outras medidas coercitivas tendentes a proibir a circulação dos veículos prestadores dos aludidos serviços;

IV – FIXAR multa no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais) para cada autuação indevida.

Por fim, caso Vossa Excelência entenda que a hipótese fática enseja a concessão de tutela cautelar incidental, requer-se seja reconhecida a fungibilidade do pedido, nos termos do que prevê o artigo 305, parágrafo único, do NCPC, cuja aplicação se requer seja estendida na espécie.

A rigor, a doutrina vem se orientando no sentido de que o NCPC preservou a fungibilidade entre as tutelas provisórias, de modo que é perfeitamente possível ao magistrado conceder tutela antecipada na hipótese de ser requerida tutela cautelar e vice-versa, tratando-se de medida que vai ao encontro da necessidade de aproveitamento dos atos processuais e de se privilegiar as decisões de mérito em detrimento de decisões puramente formais.

5. DOS PEDIDOS

Com fundamento em tudo o que aqui se expôs, considerando que a pretensão encontra arrimo nos argumentos apresentados, requer-se:

5.1 - A **concessão liminar de tutela de urgência** para que esse respeitável Juízo:

I – DETERMINE a suspensão dos incisos II e III do art. 7º da Resolução Municipal nº 16 de 7 de julho de 2017, ante sua flagrante inconstitucionalidade e ilegalidade, retirando-os do ordenamento jurídico;



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

II - Via de consequência, ANULE quaisquer penas ou multas administrativas eventualmente já lançadas com base naqueles dispositivos da Resolução;

III - DETERMINE ao Réu e a seus subordinados que se abstenham de praticar atos que coíbam o uso de aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual de passageiros no Município de São Paulo, tendo como fundamentos os incisos II e III do art. 7º da Resolução nº 16/2017, em especial que deixem de efetuar multas, apreensões ou quaisquer outras medidas coercitivas tendentes a proibir a circulação dos veículos prestadores dos aludidos serviços;

IV - FIXE multa no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais) para cada autuação indevida.

5.2 - No mérito, requer-se:

a) a confirmação dos pedidos formulados liminarmente em tutela de urgência, tendo como causa de pedir a declaração incidental de inconstitucionalidade e ilegalidade do disposto nos incisos II e II do art. 7º da Resolução Municipal nº 16 de 07/07/2017, com o consequente reconhecimento de sua inaplicabilidade, de forma a garantir, com tal medida, que os consumidores paulistanos (e paulistas) tenham acesso e plena liberdade



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

de escolha²⁴ ao serviço de transporte motorizado privado gerido através de aplicativos, contribuindo assim para a melhoria do sistema de mobilidade urbana da Capital de São Paulo;

b) A citação do representante legal do Município de São Paulo/SP para, querendo, contestar a presente ação no prazo de lei, sob pena de revelia;

c) 4 A publicação de edital no órgão oficial, para tornar pública a proposição da presente, para atender a finalidade prevista no art. 94 do CDC (Lei n.º 8.078/90);

d) A concessão dos benefícios da justiça gratuita, nos termos do art. 98 e seguintes do NCPC;

e) a observância das prerrogativas previstas no artigo 128 da Lei Complementar Federal n.º 80/94, em especial no que respeita à contagem de todos os prazos em dobro, intimação pessoal e representação da parte, em feito administrativo ou judicial, independente de mandato, ressalvados os casos para os quais a lei exija poderes especiais;

f) A intimação do Douto representante do Ministério Público Estadual, consoante previsto no §1º do art. 5º da Lei nº 7347/85.

²⁴ CDC, Art. 6º **São direitos básicos do consumidor:**
(...)

II - a educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços, **asseguradas a liberdade de escolha** e a igualdade nas contratações



DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

g) a condenação da Requerida no pagamento das custas processuais e honorários advocatícios no percentual máximo previsto em lei em favor do Fundo da Escola da Defensoria Pública do Estado de São Paulo – FUNDEPE

Protesta-se, finalmente, provar o alegado por todos os meios de prova admitidos em direito, em especial documental e testemunhal.

Atribui-se ao feito o valor de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais)

Aguarda deferimento,

São Paulo, 23 de janeiro de 2018.

Alvimar Virgílio de Almeida

Defensor Público

Adriana Vinhas Bueno

Defensora Pública



99

Follow

Seu app pessoal de transporte urbano. :)

Dec 29, 2017 · 10 min read

Por que a Resolução 16 de SP prejudica você e a mobilidade

As novas regras que entram em vigor agora no dia 6 de janeiro de 2018 trazem uma série de exigências que vão contra os princípios de eficiência, eficácia e efetividade dos serviços de transporte urbano. Veja como isso vai piorar a mobilidade urbana e prejudicar as pessoas.

Em 2016, a Prefeitura de São Paulo determinou regras ao transporte individual privado de passageiros (“carro de aplicativo” ou “carro particular”) dentro dos limites da cidade.

Essa regulação pretendia se preocupar com a racionalização do uso da infraestrutura urbana já existente com foco no serviço intermediado por aplicativos, como a 99.

Em 2017, o CMUV (Comitê Municipal de Uso do Viário) regulamentou o decreto 56.981/2016 e impôs requisitos para a operação dos carros particulares com a Resolução 16.

Esta resolução—que entra em vigor no dia 6 de janeiro de 2018—é contrária aos princípios de eficiência, eficácia e efetividade dos serviços de transporte urbano.

São princípios que deveriam orientar a regulamentação da Política de Mobilidade Urbana nos termos da legislação federal. Vejamos como isso vai acontecer:

1) Exigir que o veículo tenha placa de SP cria um muro entre São Paulo e a Região Metropolitana.

A Resolução 16 obriga que todo carro particular usado para prestar serviço de transporte individual privado por meio de aplicativos precise necessariamente ser emplacado no Município de São Paulo.

Essa regra ignora o simples fato de que na Região Metropolitana de São Paulo aproximadamente **2 milhões de pessoas** se deslocam

diariamente para trabalhar ou estudar em municípios que não são aquele no qual residem.

Ou seja, em vez de criar um ambiente com maior bem-estar e integração entre São Paulo e as cidades vizinhas, essa exigência foca apenas no objetivo arrecadatário—o que acaba por criar **um muro entre as cidades**.

2) O emplacamento também limita o direito dos motoristas trabalharem.

A nova legislação restringe o direito legítimo dos motoristas da região metropolitana de poderem trabalhar.

E eles não são poucos: aproximadamente 18% dos motoristas que fazem corridas em São Paulo através da 99 possuem carros com placa das cidades da Região Metropolitana da São Paulo.

3) A exigência coloca mais carros nas ruas. Cria mais trânsito. E encarece o serviço para a população.

Essa ação também cria um tipo de ineficiência urbana que nossa sociedade não pode mais se dar o luxo de permitir: **haverá mais carros rodando vazios na cidade**.

Com o ato normativo, cada um dos carros da 99 que encerra uma corrida em um município que não é o mesmo de sua placa não terá outra opção se não **voltar vazio** para sua cidade de origem.

É evidente que esta regra restringe as possibilidades de trabalho e renda em um momento duro da história do país e acaba por encarecer o serviço.

4) Limitar a idade máxima do veículo reduz a capacidade de atendimento da população.

A regulamentação prevê que motoristas de aplicativo com carros com mais de 5 anos de fabricação deixem de trabalhar. E isso **mesmo quando muito bem avaliados pelos passageiros**.

Ou seja, a regra não traz nenhuma garantia de melhoria de serviço.

Esse ato normativo também impossibilita que um serviço de qualidade como o 99Pop chegue a todos os passageiros da cidade. Prevemos que quase **um terço da capacidade de atendimento aos passageiros será prejudicada** com a Resolução 16.

5) Os mais necessitados serão os mais prejudicados.

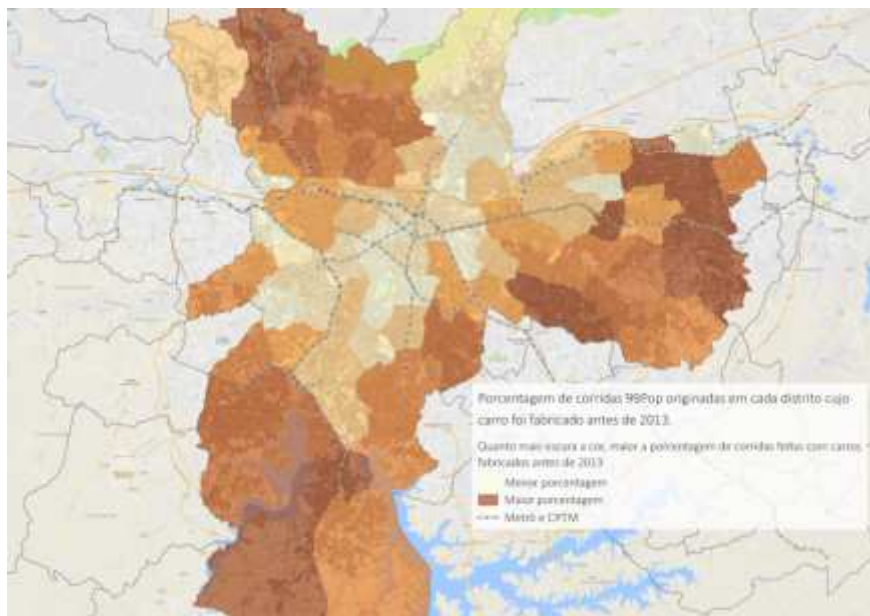
Esse ato normativo também impossibilita que um serviço de qualidade como o 99Pop chegue a todos os passageiros da cidade.

Prevemos que quase **um terço da capacidade de atendimento aos passageiros será prejudicada** com a Resolução 16.

O mapa abaixo indica a proporção de corridas de **99Pop** em cada distrito de São Paulo que foram realizadas com carros fabricados antes de 2013 e que estariam proibidos de rodar em janeiro de 2018.

Vemos claramente que a regulamentação **afetará os passageiros que residem em áreas mais carentes de infraestrutura de transporte.**

Na Cidade Dutra, Zona Sul da cidade, são 39% das viagens, 10 pontos percentuais a mais do que no Jardim Paulista, no centro.

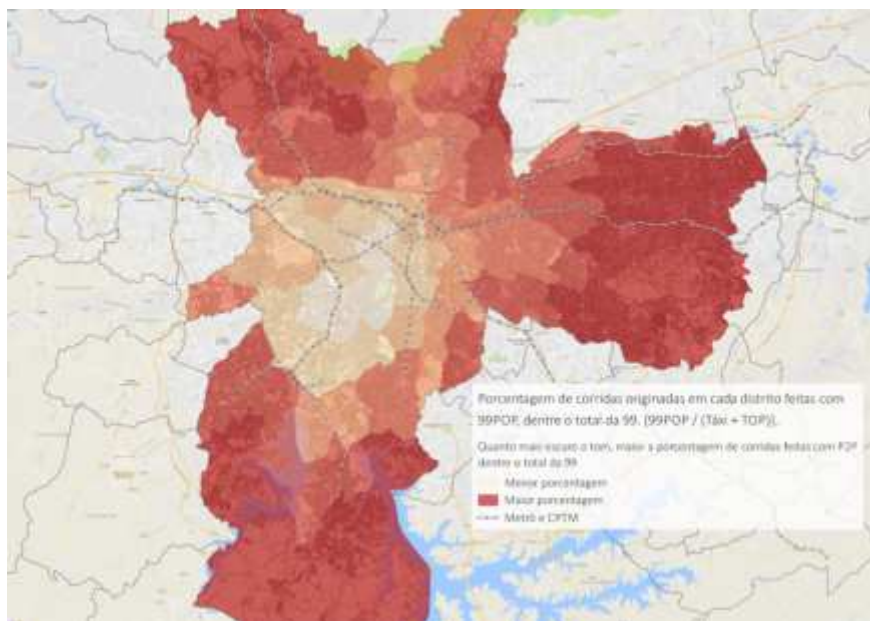


Por sua vez, os dados comprovam que **a existência de uma opção com mais oferta, mais barata e inclusiva do que o Táxi, como o 99Pop, democratiza o acesso ao transporte.**

Por ser uma categoria de transporte com frota limitada, o Táxi atende majoritariamente o centro expandido de São Paulo, mas pouco chega a outras regiões.

Esta oferta é suprida pelo **99Pop**, que facilita a integração com o transporte público.

Isso pode ser visto abaixo no mapa dos distritos da cidade de São Paulo, em que as cores mais escuras mostram uma proporção maior de corridas de 99Pop sobre o total de corridas da 99 (99Pop e 99Táxi).



São exatamente **nas regiões mais vulneráveis e carentes de infraestrutura de transporte onde o 99Pop é mais utilizado** proporcionalmente.

No Itaim Paulista, na Zona Leste, 94% das corridas são feitas com **99Pop**.

Fica evidente que os efeitos da regulamentação proposta vão em direção oposta aos objetivos de reduzir a desigualdade no acesso à mobilidade dentro da cidade, entre pessoas que vivem na periferia e as que vivem no centro expandido.

6) A Resolução 16 aumenta a burocracia, prejudicando motoristas, passageiros e empresas.

A Resolução 16 impõe uma série de entraves burocráticos que—além de serem um fardo econômico a empresas e motoristas—tornam a prestação do serviço como um todo muito mais lenta, na contramão da facilidade e economia que essa tecnologia nasceu para permitir.

Após o dia 6 de janeiro o motorista terá que **providenciar 17 ações e documentos** para estar habilitado a dirigir profissionalmente. Antes, em poucos cliques e com 7 passos ele já poderia começar a fazer corridas e atender seus passageiros, gerando renda para si e para seus familiares.

O processo que hoje leva um dia **passará a demorar de duas semanas a um mês** para ser concluído.

Isso representa uma ineficiência que punirá economicamente empresas e motoristas e que piorará as condições de transporte dos passageiros, sendo que com tecnologia todo esse processo **já é feito pela 99 de forma rápida e sem burocracia**, garantindo qualidade e segurança a passageiros e motoristas.

Entre as novas exigências, passam a ser necessários para que um motorista esteja habilitado a prestar o serviço:

- (i) um certificado de conclusão de curso de treinamento de condutores (composto majoritariamente dos mesmos tópicos já contidos no Curso de Formação de Condutores que todos os portadores de CNH já possuem);
- (ii) a emissão e renovação do “CONDUAPP” (inscrição no Cadastro Municipal de Condutores, cujo nome sugestivamente se aproxima ao “CONDUTÁXI”); e
- (iii) a emissão e renovação do “CSVAPP” (um certificado de conclusão de uma vistoria veicular específica).

O motorista terá que esperar o tempo de vistorias, envio de documentos e informações à prefeitura, mais 10 dias que o município tem para processar tais documentos e informações. Por fim, terá que aguardar a distribuição, pelas empresas, dos CONDUAPPs físicos aos motoristas.

7) A Resolução 16 é um retrocesso em termos de inovação e tecnologia.

A Resolução 16 impõe uma operação do século XIX, não condizente com as inovações tecnológicas e com o esperado de uma gestão pública moderna.

Analogamente, seria como se a sociedade resolvesse ficar presa em um mundo no qual a redução do tempo necessário para abrir uma empresa de 101 para 4,5 dias nunca seria comemorada.

Exemplos de inovações tecnológicas que simplificaram e facilitaram a vida de todos não faltam. A Resolução 16 é um involução, vai nos fazer voltar ao “como já foi”:

COMO JÁ FOI		COMO PASSOU A SER
Busca presencial de porta em porta; Negociação dependente da existência de fiador; Documentações registradas em cartório;	LOCAÇÃO DE IMÓVEIS	Busca e pré-visualização de imóveis em sites e aplicativos; Formalização de contrato otimizada digitalmente, sem necessidade de fiador; Assinatura e reconhecimento digital dos documentos;
Contratação mediante a compra de ações da empresa responsável pela distribuição do serviço.	TELEFONIA	Acesso a linhas telefônicas (chips de operadoras) a preços irrisórios ou através de contratos firmados virtualmente, registrados apenas com o CPF do contratante.
Contrato firmado presencialmente, mediante a comprovação de diversos documentos de identificação e renda do contratante.	CONTA BANCÁRIA	Oferecimento de contas digitais com crédito aprovado sem análise prévia e acessível a qualquer usuário com um smartphone.
Processo lento, demorando cerca de 100 dias; Necessidade de deslocamento do empreendedor a diversos órgãos públicos em busca de aprovação de documentos.	ABERTURA DE EMPRESAS	Processo otimizado digitalmente, podendo ser efetivado em até 5 dias; Facilidade na avaliação de documentos, realizada por vezes 100% digitalmente pelos órgãos municipais, estaduais e federais conveniados.
Mercado reservado através de cadastros municipais; Dificuldade de obtenção da documentação necessária à autorização da atividade; Incerteza do passageiro frente ao preço do serviço; Meios de pagamento físicos e inseguros; Requisitos arbitrários para permissão dos veículos.	TRANSPORTE URBANO INDIVIDUAL	Livre acesso ao trabalho, possibilitando maior oferta e acessibilidade do serviço; Preços mais baixos e facilmente quantificáveis antes da corrida; Possibilidade de pagamento virtual instantâneo; Quase todo o processo de registro do motorista feito on-line; Avaliações funcionam como balizas de qualidade do serviço.

O futuro da mobilidade: quais os efeitos negativos no longo prazo?

Esses aspectos da Resolução 16 reduzem significativamente capacidade de atendimento, incentivam o uso de carros próprios (o que aumenta o trânsito), geram menos oportunidades de trabalho e muito mais burocracia—sem nenhuma garantia de que o serviço final ganhará melhorias.

E, pior, a resolução poderá acabar encarecendo o serviço e limitando as alternativas de transporte às pessoas, principalmente daquelas que vivem em regiões periféricas e já têm carência de transporte eficiente.

O que parece uma forma de garantia de qualidade ao consumidor, não passa de uma intervenção que gera ineficiência à economia e falta de segurança jurídica ao setor, em uma era em que inovações tecnológicas se mostram fenômeno relevantíssimo e gerador de eficiência e bem-estar.

No que a 99 acredita

A 99 defende uma regulação que permita que todos os motoristas tenham oportunidade de trabalho e renda, e que dê acesso a um serviço de qualidade a todos os passageiros.

Para isso, a 99 quer colaborar com o poder público para a elaboração de uma **regulamentação moderna, inclusiva e sem burocracia**—e que contemple:

1. **Controle de qualidade** dos serviços feito por meio da avaliação dos passageiros, com uso de tecnologia de ponta;
2. **Dinâmica de deslocamento integrada entre São Paulo e Região Metropolitana**, com motoristas da Grande São Paulo contribuindo para a mobilidade da Capital;
3. **Registro e Fiscalização** do serviço utilizando-se de tecnologia e integração com bancos de dados de órgãos públicos para maior agilidade e segurança, **como a 99 já faz com o Denatran**.

Isso é bom para os motoristas, passageiros e para a mobilidade de todas as cidades da Grande São Paulo.

Do ponto de vista da política pública, uma regulação inteligente deve ensejar benesses sociais, especialmente frente aos desafios do ambiente urbano, tais quais mencionadas nesse texto: é possível criar uma melhor integração urbana, possibilidades de trabalho e maior eficiência econômica. Basta querer.

. . .

O que você pode fazer?

Motoristas e passageiros podem se unir para sensibilizar as autoridades e reverter estes pontos da Resolução 16 que vão prejudicar a todos.

Veja abaixo uma lista de políticos e legisladores de São Paulo que podem contribuir para alterar esta resolução.

Ligue, mande e-mails, poste no Facebook deles e defenda seu direito a um transporte rápido, seguro e eficiente.

. . .

Prefeito João Doria

Telefone: (11) 3113-8022—E-mail: joaodoria@joaodoria.com.br
<https://www.facebook.com/jdoriajr/>

Vice-Prefeito Bruno Covas

Telefone: (11) 3113-9561—E-mail: bruno@brunocovas.com.br
<https://www.facebook.com/BrunoCovasOficial/>

Secretário da Fazenda Caio Megale

Telefone: (11) 3113-9500—E-mail: ni@prefeitura.sp.gov.br

Secretário das Prefeituras Regionais Cláudio Carvalho de Lima

Telefone: (11) 3101-5050—E-mail: smsp@prefeitura.sp.gov.br

Secretário de Desestatização e Parcerias Wilson Poit

Telefone: (11) 3116-1350—E-mail: smdp@prefeitura.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/wilsonmartinspoit>

Secretário de Governo Julio Semeghini

Telefone: (11) 3113-8469—E-mail: SGM@prefeitura.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/JulioSemeghinifanpage/>

Secretário de Inovação e Tecnologia Daniel Annembrg

Telefone: (11) 2075-7240—E-mail: sesgabinete@prefeitura.sp.gov.br

Secretário de Serviço e Obras Marcos Rodrigues Penido

Telefone: (11) 3337-9900—E-mail: siurb@prefeitura.sp.gov.br

Secretário de Transportes Sérgio Henrique Passos Avelleda

Telefone: (11) 3396-7861—E-mail: smt@prefeitura.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/sergio.avelleda>

Secretário de Transportes Adjunto Irineu Gnecco

Telefone: (11) 33968018—E-mail: irineugnecco@prefeitura.sp.gov.br

Vereador Adilson Amadeu—PTB

Telefone: (11) 3396-4628—E-mail: contato@adilsonamadeu.com.br
<https://www.facebook.com/AdilsonAmadeu>

Vereadora Adriana Ramalho—PSDB

Telefone: (11) 3396-4233—E-mail:
adrianaramalho@camara.sp.gov.br
<http://www.facebook.com/ramalhoadriana/>

Vereador Alessandro Guedes—PT

Telefone: (11) 3396-4875—E-mail:
alessandrogues@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/alessandroguesoficial/>

Vereador Alfredinho—PT

Telefone: (11) 3396-4290—E-mail:
vereadoralfredinho@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/alfredinhopt>

Vereador André Santos—PRB

Telefone: (11) 3396-4299—E-mail:
andresantos10456@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/AndreSantosJPMM/>

Vereador Antonio Donato—PT

Telefone: (11) 3396-4150—E-mail: donatopt@terra.com.br
<http://www.facebook.com/donatopt>

Vereador Arselino Tatto—PT

Telefone: (11) 3396-4001—E-mail: vereadorarselinotatto@gmail.com
<https://www.facebook.com/arselino.tatto>

Vereador Atilio Francisco—PRB

Telefone: (11) 3396-4434—E-mail: atiliofrancisco@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/atiliofrancisco.prb>

Vereador Aurélio Nomura — PSDB

Telefone: (11) 3396-4642—E-mail: nomura@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/VereadorAurelioNomura>

Vereador Caio Miranda Carneiro — PSB

Telefone: (11) 3396-4461—E-mail:
caiomirandacarneiro@camara.sp.gov.br
<http://www.facebook.com/caiomirandacarneiro>

Vereador Camilo Cristófaró — PSB

Telefone: (11) 3396-4409—E-mail: camilocristofaro@gmail.com
<https://www.facebook.com/people/Camilo-Crist%C3%B3faro/100002848835854>

Vereador Celso Jatene — PR

Telefone: (11) 3396-4472—E-mail: vereador@celsojatene.com.br
<https://www.facebook.com/celsojatene>

Vereador Claudinho de Souza — PSDB

Telefone: (11) 3396-4255—E-mail: vereadorclaudinho@uol.com.br
<https://www.facebook.com/pg/ClaudinhodeSouzaOficial>

Vereador Conte Lopes — PP

Telefone: (11) 3396-4648—E-mail: contelopes@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/contelopesroberval/>

Vereador Dalton Silvano — DEM

Telefone: (11) 3396-4413—E-mail: daltonsilvano@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadordalton.silvano>

Vereador David Soares — DEM

Telefone: (11) 3396-4350—E-mail: davidsoares@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/Verdavidsoares>

Vereador Milton Ferreira — PODE

Telefone: (11) 3396-4267
<https://www.facebook.com/vereadordrMiltonFerreira>

Vereadora Edir Sales — PSD

Telefone: (11) 3396-4309 — E-mail: edirsales@edirsales.com.br
<https://www.facebook.com/VereadoraEdirSales/>

Vereador Eduardo Suplicy — PT

Telefone: (11) 3396-423 — E-mail: eduardo.suplicy@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/EduardoSuplicy/>

Vereador Eduardo Tuma — PSDB

Telefone: (11) 3396-421 — E-mail: contato@eduardotuma.com.br
<https://www.facebook.com/tumaeduardo>

Vereador Eliseu Gabriel — PSB

Telefone: (11) 3396-4403 — E-mail: vereador@eliseugabriel.com.br
<https://www.facebook.com/VereadorEliseuGabriel>

Vereador Fabio Riva — PSDB

Telefone: (11) 3396-4805 — E-mail:
vereadorfabioriva@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/fabioassociao>

Vereador Fernando Holiday — DEM

Telefone: (11) 3396-4390 — E-mail: assessoriaholiday@gmail.com
<https://www.facebook.com/pg/fernandoholiday.mbl/>

Vereador George Hato — PMDB

Telefone: (11) 3396-4298 — E-mail: gvhato@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/georgehatovereador/>

Vereador Gilberto Nascimento — PSC

Telefone: (11) 3396-4405 — E-mail:
vereadorgilbertonascimento@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/gilbertonjr>

Vereador Gilson Barreto — PSDB

Telefone: (11) 3396-4310 — E-mail: gilsonbarreto@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/gilsonbarretodebate/>

Vereador Isac Felix — PR

Telefone: (11) 3396-4406—E-mail: vereadorisacfelix@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadorisacfelix/>

Vereador Jair Tatto—PT

Telefone: (11) 3396-4294—E-mail: jairtatto@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadorjairtatto/>

Vereadora Janaina Lima—NOVO

Telefone: (11) 3396-4982—E-mail: janainalima@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/janainalimaoficial/>

Vereador João Jorge—PSDB

Telefone: (11) 3396-4254—E-mail: joaojorge@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/joaojorgesp/>

Vereador José Police Neto—PSD

Telefone: (11) 3396-4260—E-mail: policeneto@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/josepoliceneto>

Vereadora Juliana Cardoso—PT

Telefone: (11) 3396-4315—E-mail: julianacardosopt@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/julianacardosopt/>

Vereador Mario Covas Neto—PSDB

Telefone: (11) 3396-4444—E-mail: covas@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/mariocovasneto>

Vereador Milton Leite—DEM

Telefone: (11) 3396-4237—E-mail: miltonleite@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/VereadorMiltonLeite/>

Vereador Natalini—PV

Telefone: (11) 3396-4525—E-mail: natalini@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/gilberto.natalini>

Vereadora Noemi Nonato—PR

Telefone: (11) 3396-4341—E-mail: noeminonato@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadoranoemi/>

Vereador Ota — PSB

Telefone: (11) 3396-454 — E-mail: ota@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadorota>

Vereadora Patricia Bezerra — PSDB

Telefone: (11) 3396-4287 — E-mail:
vereadora@patriciabezerra.com.br
<https://www.facebook.com/patriciabezerraoficial>

Vereador Paulo Frange — PTB

Telefone: (11) 3396-4428 — paulofrange@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/paulofrangepress/>

Vereador Prof. Claudio Fonseca — PPS

Telefone: (11) 3396-4265 — E-mail:
professorclaudiofonseca@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/profclaudiofonseca>

Vereador Reginaldo Tripoli — PV

Telefone: (11) 3396-4079 — E-mail: tripoli@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/ReginaldoTripoli/>

Vereador Reis — PT

Telefone: (11) 3396-4499 — E-mail: reisvereador13651@gmail.com
<https://www.facebook.com/reisptsp/>

Vereador Ricardo Nunes — PMDB

Telefone: (11) 3396-4063 — E-mail: ricardonunes@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/ricardonunessaopaulo>

Vereador Ricardo Teixeira — PROS

Telefone: (11) 3396-4261 — E-mail ricardoteixeira@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/ricardo.teixeira.1293>

Vereador Rinaldi Digilio — PRB

Telefone: (11) 3396-5024
<https://www.facebook.com/RinaldiDigilioOficial>

Vereador Rodrigo Goulart — PSD

Telefone: (11) 3396-4469—E-mail: adrianapedroso@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/rodrigo.goulart.7549>

Vereadora Rute Costa — PSD

Telefone: (11) 3396-3959—E-mail: ver.rutecosta@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadorarutecosta/>

Vereadora Sâmia Bomfim — PSOL

Telefone: (11) 3396-4305—E-mail: contato@samiabomfim.com.br
<https://www.facebook.com/samia.bomfim.psol/>

Vereadora Sandra Tadeu — DEM

Telefone: (11) 3396-4244—E-mail: sandratadeu@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/VereadoraSandraTadeu>

Vereador Senival Moura — PT

Telefone: (11) 3396-4530—E-mail: senival.pt@ig.com.br
<https://www.facebook.com/senival.moura.9>

Vereadora Soninha — PPS

Telefone: (11) 3396-4213—E-mail: rp@soninha.com.br
<https://www.facebook.com/SoninhaFrancine/>

Vereador Souza Santos — PRB

Telefone: (11) 3396-4242—E-mail: souzasantos@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/vereadorsouzasantos>

Vereador Toninho Paiva — PR

Telefone: (11) 3396-4335—E-mail: vereador@toninhopaiva.com.br
<https://www.facebook.com/toninhopaivaoficial>

Vereador Toninho Vespoli — PSOL

Telefone: (11) 3396-4655—E-mail: toninhovespoli@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/toninho.vespoli>

Vereador Zé Turin — PHS

Telefone: (11) 3396-5109—E-mail: zeturin@camara.sp.gov.br
<https://www.facebook.com/ZeTurinVereador/>

Leia mais sobre o Posicionamento da 99 sobre a Resolução 16 da Prefeitura de São Paulo.



Login

Assine a Folha

Atendimento

Acervo Folha

FOLHA DIG
APENAS R\$
NO PRIMEI
ASSINE J

SEGUNDA-FEIRA, 22 DE JANEIRO DE 2018

18:06

Opinião

Poder

Mundo

Economia

Cotidiano

Esporte

Cultura

F5

Sobre Tudo

Últimas notícias Saiba como o sol em aquário influencia os signos

Buscar...

FOLHA DIGITAL *** Acesso ilimitado por apenas R\$ 1⁹⁰ no primeiro mês. ASSINE JÁ!

cotidiano

febre amarela massacre em presídios carna

Número de motoristas do Uber cresce dez vezes em um ano no Brasil

Seth Wenig/Associated Press



Número de motoristas no aplicativo Uber cresce dez vezes em um ano e chega a 500 mil no país

FABRÍCIO LOBEL
DE SÃO PAULO

30/10/2017 02h00

Compartilhar

540

Mais opções

O número de motoristas no aplicativo Uber no Brasil saltou de 50 mil para 500 mil em um ano, desde outubro de 2016. Os números são da própria empresa, que raramente divulga seus dados operacionais e que chegou ao país em junho de 2014.

Segundo a Uber, os 500 mil motoristas contabilizados atuam frequentemente pelo aplicativo, ou seja, realizaram viagens no último mês. O número de motoristas cadastrados é ainda maior.

PUBLICIDADE



leia também

Folha é premiada por reportagens sobre antigas estações ferroviárias

Senado aprova urgência para projeto de regulação que equipara Uber a táxi

Depois do Uber, 99 terá área exclusiva de embarque no aeroporto de Cumbica



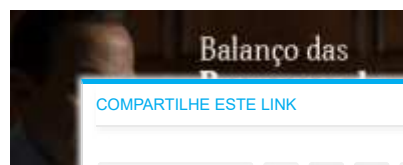
ALALAÔ

Acompanhe toda a cobertura dos blocos, festas e desfiles do Carnaval 2018, desde os preparativos



FEBRE AMARELA

Tire as dúvidas sobre formas de contaminação, principais sintomas e o processo de imunização



TRANSPA

COMPARTILHE ESTE LINK

Compartilhar

540



ASSINE



O Poderoso
Chefão - Edição
de Luxo 40 Anos
(Blu-Ray)

Trilogia do clássico
mais DVD com quase



Só no Estado de São Paulo, são cerca de 150 mil motoristas, a maior parte na Grande São Paulo. Para se ter uma ideia, esse número supera em muito os 38 mil taxistas cadastrados na cidade de São Paulo. A cidade de São Paulo lidera ainda o ranking mundial de viagens feitas.

Ainda segundo a Uber, são 17 milhões de usuários mensalmente ativos no país. Em abril deste ano, a empresa anunciava que tinha 13 milhões de usuários ativos no país.

DISPUTA

Os números são agora usados pela Uber para tentar barrar o avanço de projetos de lei e decretos no âmbito municipal e federal que tentam cercar a atuação de aplicativos de carona. Muitos deles, sob forte pressão de entidades que representam os taxistas.

A prefeitura de São Paulo, por exemplo, estabeleceu em julho novas regras para viagens de carros de aplicativos. Entre as medidas, publicadas no "Diário Oficial" do município, estão a obrigatoriedade de emplacamento dos carros na cidade de São Paulo, a realização de cursos e obtenção de certificados por parte dos motoristas, a identificação visual do carro como parceiro de algum dos aplicativos e a inspeção veicular anual.

Já no Congresso, um projeto de lei que [tramita em regime de urgência](#) quer que o serviço de aplicativos como a Uber deixe de ser uma "atividade de natureza privada". Os carros passariam a ser descritos como "de aluguel", similares a táxis, e haveria a exigência de que os motoristas tivessem uma "autorização específica emitida pelo poder público municipal". Ainda estão previstos pontos como adoção de placa vermelha pelos carros, como é feito com táxis.

Já aprovado na Câmara, o projeto de lei está no Senado e, se aprovado sem mudanças, será encaminhado para avaliação da Presidência.

Compartilhar

540

Mais opções

temas relacionados

uber

recomendado

Mesmo com menos usuários, planos de saúde são alvos de mais ações

Luta de pais de vítimas da boate Kiss por Justiça sofre revés

App criado por mais de 100 linguistas faz você falar um novo idioma em 3...
(Babel)

Os 5 piores fundos que estão acabando com o patrimônio dos clientes
(Empiricus)

Folha usa ferramenta on-line para acompanhar 118 promessas feitas por Doria em campanha

siga a folha

RECEBA NOSSA NEWSLETTER

Digite seu email... enviar

envie sua notícia

Fotos Vídeos Relatos

Confira as vantagens de fazer Anhanguera: vestibular 2018

Exclusivo sistema de ensino; Aulas com situações reais da profissão.

Inscriva-se já! >

Anhanguera

EM COTIDIANO			
+ LIDAS	+ COMENTADAS	+ ENVIADAS	ÚLTIMAS
1	Espera por consulta chega a 8 horas nas AMAs da gestão Doria, em SP		
2	População não vacinada contra febre amarela no país é 'alto risco', diz OMS		
3	Tire suas dúvidas sobre febre amarela, infecção, sintomas e vacinação		
4	SP confirma três mortes por reação à vacina da febre amarela		
5	Motorista foge após atropelar e matar ciclista na rodovia Anhanguera		

Livraria da Folha

CARNAVAL DE OFERTAS

Seleção especial de produtos por até R\$ 19,90

+ livreria

HQ conta história situada no quilombo dos Palmares; veja imagens

Marcia Tiburi destaca potência transformadora do feminismo

Coleção "Blaxpotation" reúne clássicos do cinema negro dos anos 1970

COMPARTILHE ESTE LINK

Compartilhar

540

folhash

Compare preços:

CMA Series 4

7Dias Grátis

O melhor sistema para inve na bolsa!



Fernando Collor
anuncia pré-candidatura à Presidência



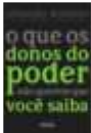
Verão no litoral de SP
inclui óculos espelhados e até torre de batata frita



Patrocinado
EX-BBB Cacau
ensina como perdeu 12Kg
(AlfaCaps)



Patrocinado
iPhone vendido por R\$ 280
Público brasileiro descobre como obter...
(Rincón Red)



O Que os Donos do Poder Não Querem Que Você Saiba
Eduardo Moreira
De: R\$ 24,00
Por: R\$ 20,90
[Comprar](#)



Box - Batman - A Série Completa da Televisão (DVD)
Vários
Por: R\$ 199,90
[Comprar](#)

'A Arte de Fazer Cerveja' ensina a preparar a bebida em casa
Livro traz mais de cem receitas de saladas que promovem saciedade
Neto de Mahatma Gandhi ensina lições que aprendeu com avô
Gloria Kalil lista dicas de etiqueta para o mercado de trabalho
Leia trecho do livro "Me Chame pelo Seu Nome"

comentários

[Ver todos os comentários \(2\)](#)

Caro leitor,

[Termos e condições](#)

para comentar, é preciso ser assinante da **Folha**. Caso já seja um, por favor entre em sua conta cadastrada. Se já é assinante mas não possui senha de acesso, cadastre-se.

Faça seu login

Cadastre-se

Assine



Por: R\$ 21,90
[Comprar](#)



Racismos - Das Cruzadas ao Século XX
Francisco Bethencourt
Por: R\$ 74,90
[Comprar](#)



Cinema Faroeste - Digistack (Vol. 6) (DVD)
Vários
Por: R\$ 79,90
[Comprar](#)



Achados e Perdidos da História - Escravos
Leandro Fabiano Narloch
De: R\$ 39,90
Por: R\$ 38,90
[Comprar](#)



Cartola - Todo o Tempo Que Eu Viver 1967 - 1976 (Box 3 CDs) (CD)
Cartola
Por: R\$ 69,90
[Comprar](#)

Luiz Alberto Minniti Amoroso

30/10/2017 09h59

0 0

Denunciar

COMPARTILHAR

is uma vê estão de olho nos seus interesses em todas as cidades as licenças municipais são o um foco de corrupção de vereadores e depois de elegem deputados estaduais e federais Estão de fato protegendo seus feudos de corrupção na exploração de forma criminosa de motoristas que pagam diárias para frotas de táxis sempre não não s 2 ou 3 Mais um ato ilegítimo da Câmara e Senado onde tentam dar um verniz de legalidade mas permanece a ilegitimidade Não temos um estado de direito

O comentário não representa a opinião do jornal; a responsabilidade é do autor da mensagem

Responder

Fabio Neves

30/10/2017 08h14

0 0

Denunciar

COMPARTILHAR

Com esses números só na Uber, já há mais ☐eleitores☐ do que se considerarmos os táxis tradicionais. Cuidado aí, senhores senadores. Ano que vem tem eleição. Exigir treinamento do motorista e vistoria do veículo eu acho correto, mas licença do município e placa de aluguel inviabilizariam o serviço.

O comentário não representa a opinião do jornal; a responsabilidade é do autor da mensagem

Responder

PUBLICIDADE

PUBLICIDADE

COMPARTILHE ESTE LINK

Compartilhar

540

http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1931013-numero-de-motoristas-do-uber-cresce-dez-vezes-em-um-ano-no-brasil.shtml

3/4

Fez o Enem

começar a e agora

Prova 03/02

FOLHA DE SÃO PAULO

Acervo Folha

S

E

Inscriva-se já

Fale com a Folha

Feeds da Folha

Folha Eventos

E-mail Folha

Ombudsman

Atendimento ao Assinante

ClubeFolha

PubliFolha

Banco de Dados

Datafolha

Folhapress

Treinamento

Trabalhe na Folha

Publicidade

Política de Privacidade

OPINIÃO

Editoriais

Blogs

Colunistas

Colunistas convidados

Ex-colunistas

Tendências/Debates

Login

Assine a Folha

Atendimento

Versão Impressa

PROJETO EDITORIAL

Princípios editoriais

Conheça o Projeto Editorial

In English

Folha's Editorial Principles

Read the Editorial Project

En Español

Principios Editoriales

Lea el Proyecto Editorial

en Français

Principes Éditoriaux

Lisez le Projet Éditorial

POLÍTICA

Poder

Lava Jato

ECONOMIA

Mercado

Folhainvest

Indicadores

MPME

vestibular 2018

PAINEL DO LEITOR

Ranking do Leitor

A Cidade é Sua

Envie sua Notícia

COTIDIANO

Cotidiano

Aedes aegypti

Aeroportos

Educação

Loterias

Praias

Ranking Universitário

Revista são paulo

Rio de Janeiro

Simulados

Trânsito

MUNDO

Mundo

Governo Trump

BBC Brasil

Deutsche Welle

Financial Times

Folha Internacional

Radio France Internationale

The New York Times

ESPORTE

Esporte
Basquete
Seleção brasileira
Surfe
Tênis
Turfe
Velocidade
Vôlei

CIÊNCIA

Ciência
Ambiente

SAÚDE

Equilíbrio e Saúde

CULTURA

Ilustrada
Cartuns
Comida
Melhor de são paulo
Banco de receitas
Guia
Ilustríssima
Serafina

TEC

Tec

F5

Bichos
Celebidades
Colunistas
Fofices
Televisão

+ SEÇÕES

Agência Lupa
As Mais
Dias Melhores
Empreendedor Social
Erramos
Folhaleaks
Folha en Español
Folha in English
Folha Tópicos
Folha Transparência
Folhinha
Fotografia
Horóscopo
Infográficos
piauí
Turismo
Minha História

[ACESSE A VERSÃO PARA TABLETS E SMARTPHONES](#)

Copyright Folha de S.Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita d (pesquisa@folhapress.com.br).

COMPARTILHE ESTE LINK

Compartilhar

540