



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0055/2017**

Tendo em vista o modelo de negócio adotado por empresas como a UBER que tem provocado grande resistência e debates em muitos países e que no Brasil, segue a mesma trilha, tais atividades têm sido pautadas por conflitos de toda ordem, culminando com alterações legislativas, projetos de lei, ações judiciais, representações e manifestações, tudo em virtude da utilização de veículos e motoristas particulares na execução do transporte remunerado individual de passageiros.

Os taxistas defendem que os serviços de transporte remunerado individual de passageiros é atividade privativa desses profissionais (Lei 12.468/11 e art. 4º, VIII da Lei de Mobilidade Urbana). Por outro lado, a UBER e os demais aplicativos análogos sustentam que os "motoristas-parceiros" executam o transporte privado individual previsto no artigo 4º, X da Lei de Mobilidade Urbana.

Impossível negar a identidade entre ambos os serviços, pois estão disponíveis a um número indeterminado de passageiros, realizam o transporte de um ponto ao outro e cobram por isso com base nos parâmetros de distância e tempo, lembrando que o uso de aplicativos para conexão entre usuários e taxistas (2012) precedeu ao desembarque do aplicativo UBER em solo nacional (2015), vale dizer, a única inovação trazida por esse modelo se assenta no uso de veículos particulares não autorizados, fiscalizados ou credenciados pelo poder público, e conduzidos por motoristas igualmente particulares sem credenciamento público.

Além disso, a legislação federal (artigos 107, 135 e 231, VIII do Código de Trânsito Brasileiro e artigo 12 da Lei 12.587/12) exige sejam o condutor e o veículo autorizados e fiscalizados pelo poder público local, sendo inclusive obrigatório o uso de placas vermelhas para a exploração de qualquer atividade de transporte remunerado de pessoas.

De toda forma, após mais de dois anos de operação na cidade de São Paulo, o fato é que o Poder Judiciário Paulista tem se curvado ao "novo" modelo, sob o fundamento de que se trata de transporte privado individual, avalizando que a proibição encerra transgressão aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Na seara municipal, a gestão anterior criou a categoria do taxi preto (Decreto 56.489, de 8.10.2015), sinalizando que os aplicativos do tipo UBER seriam obrigados a atuar no mercado paulistano por meio de tais veículos, o que levou milhares de taxistas a aderir ao projeto, adquirir veículos de categoria superior e a pagar (ou iniciar o pagamento) do preço público cobrado pelo Município de São Paulo (R\$ 60.000,00).

Poucos meses depois da regulamentação da categoria do taxi preto, em 10 de maio de 2016, o então Excelentíssimo Prefeito editou o Decreto 56.981, dispondo sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para a exploração da atividade privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.

No entanto, a regulamentação proposta pela gestão anterior, além de desprezar dispositivos previstos na legislação federal, em especial quanto não obrigatoriedade de uso de veículos com placas vermelhas e motoristas autorizados pelo poder público municipal, está aniquilando todo o sistema de transporte público individual, o que, na última fase, apenas privilegiará o monopólio com as nefastas consequências ao usuário/munícipe.

Em suma, a absoluta desorganização do sistema originou a queda do número de viagens realizadas pelos taxistas em aproximadamente 50% (cinquenta por cento), razão pela qual caminham, a passos largos, para o estado de insolvência, fato que pode ser naturalmente

constatado por meio da evidente solução de continuidade da renovação da frota. Historicamente, a frota de taxis de São Paulo sempre esteve entre as mais seguras e modernas do país, com veículos em média com 3 (três) anos de fabricação, mas, frente a esse quadro, se deteriora e está sendo sucateada diariamente.

Assim, o presente projeto visa equilibrar a atividade e criar um ambiente harmonioso entre todos os transportadores com respaldo em legislações federais, projeto este que conta com apoio de entidades como: ABRACOMTAXI - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ASSOCIAÇÕES E COOPERATIVAS DE MOTORISTAS DE TAXI, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TAXI DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICATO DOS MOTORISTAS E TRABALHADORES NAS EMPRESAS DE TÁXI DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO e SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE SÃO PAULO, onde esperamos que a proposta mereça a acolhida e atenção dos nobres Pares.

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/02/2017, p. 59

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).