

**Projeto de Lei Complementar n.º /2024.
De 23 de Abril de 2024.**

“Disciplina a transferência de Prefixo de Táxis no Município de Pilar do Sul, conforme os parâmetros fixados pelo Supremo Tribunal Federal nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.337/DF.”

MARCO AURÉLIO SOARES, Prefeito do Município de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Disciplina a transferência de Prefixo de Táxis no Município de Pilar do Sul, conforme os parâmetros fixados pelo Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.337/DF, com Repercussão Geral declarada.

Art. 2º A titularidade dos Prefixos de Táxi expedidos pelo Município de Pilar do Sul poderão ser transferidos, excepcionalmente, mediante o cancelamento do anterior e expedição de novo:

I - a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal;

II - aos sucessores legítimos, em caso de falecimento do titular.

Parágrafo único. Havendo transferência simultânea do Alvará de Estacionamento de Táxi e da propriedade do veículo, o beneficiário deverá solicitar a transferência da outorga mediante comprovação do inciso I do caput deste artigo, sendo a comprovação da transferência de titularidade do veículo diferida, por mais 30 (trinta) dias, improrrogável.

Art. 3º O prazo limite para transferência de titularidade de Alvarás de Estacionamento de Táxi é o dia 10 de abril de 2025.

Parágrafo único. Para atendimento ao termo final do prazo fixado para transferência de titularidade, será considerado:

I – para a hipótese do inciso I do artigo 2º, a data do pedido administrativo firmado para seu processamento eletrônico;

II – para a hipótese do inciso II do artigo 2º, a data do óbito.

Art. 4º Nas transferências descritas no inciso I do artigo 2º, o beneficiário deverá demonstrar:

I – a inscrição prévia no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis;

II – a propriedade do veículo;

III – a regularidade perante o INSS.

Parágrafo único. Havendo transferência simultânea do Alvará de Estacionamento de Táxi e da propriedade do veículo, o beneficiário deverá solicitar a transferência da outorga mediante comprovação dos incisos I e III do *caput* deste artigo, sendo a comprovação da transferência de titularidade do veículo diferida, por mais 30 (trinta) dias, improrrogável.

Art. 5º Nas transferências descritas no inciso I do artigo 2º, o beneficiário deverá preencher requisitos do Art. 4º da Lei Municipal 1.029/1993.

Art. 6º Nas transferências descritas no inciso II do artigo 2º, o sucessor legítimo deverá:

I - comprovar os requisitos descritos no artigo 4º desta Lei, quando se tornar motorista titular do Prefixo de Táxi;

II - registrar condutor para dirigir o veículo, desde que este atenda aos requisitos descritos na Lei Municipal 1.029/1993.

Art. 7º A Secretaria de Governo, Segurança Comunitária e Trânsito (SEGTRAN) ou outra que venha a substituí-la, dará execução a presente Lei, expedindo atos complementares, se necessário.

Art. 8º Fica criada a Taxa de Transferência de Titularidade para Terceiros, no importe de 15 (quinze) VRMs, a qual não será aplicada em caso de falecimento para transferência ao espólio, caso este, que será gratuito.

Art. 9º As despesas da presente lei correrão à conta de dotações próprias, fixadas anualmente na Lei Orçamentária Municipal.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul /SP, 23 de Abril de 2024.

MARCO AURÉLIO SOARES
PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PILAR DO SUL



Projeto de Lei Complementar n.º /2024

De 23 de Abril de 2024.

“Disciplina a transferência de Prefixo de Táxis no Município de Pilar do Sul, conforme os parâmetros fixados pelo Supremo Tribunal Federal nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.337/DF.”

Mensagem Justificativa n.º 34/2024.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Nobres Pares,

Com os cordiais e respeitosos cumprimentos, aprez-me vir à presença de Vossa Senhoria e demais representantes desta colenda Casa de Leis, para encaminhar às vossas mãos, o presente Projeto de Lei que versa sobre regulamentação de transferência da titularidade dos alvarás de taxi, no Município de Pilar do Sul.

O presente Projeto de Lei Complementar trata de adequação durante o prazo estabelecido de dois anos, pelo Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.337/DF, sendo o extrato publicado em 10 de abril de 2023.

O Supremo Tribunal Federal, por maioria, conheceu dos embargos de declaração opostos pelo Advogado-Geral da União e lhes deu provimento para modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade para que a decisão de mérito proferida nestes autos só produza efeitos para o futuro, a partir de dois anos a contar da data da publicação da ata do Julgamento dos presentes embargos declaratórios, nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro André Mendonça, sendo o extrato publicado em 10 de abril de 2023.

Vale ressaltar, que o município de Pilar do Sul enfrenta a problemática envolvendo a necessidade de regularização de permissões antigas, as quais não mais pertencem aos permissionários originais, bem como, essa é uma demanda antiga da categoria que vem requerendo, inclusive por meio dos processos administrativos - O processo 4467 / 2023 - Protocolo - Solicita Informações foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 4205 / 2023 - Protocolo - Solicita Providências foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 4572 / 2023 - Protocolo - Solicita Providências foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 4575 / 2023 - Protocolo - Solicita Providências foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 8253 / 2023 - Protocolo - SOLICITA PROVIDÊNCIAS foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 8251 / 2023 - Protocolo - SOLICITA





INFORMAÇÕES foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais.O processo 8255 / 2023 - Protocolo - SOLICITA PROVIDÊNCIAS foi apensado no processo 4571 / 2023 - Protocolo - Apresentação de Recurso Administrativo/Defesa Preliminar/Alegações Finais., a **regularização da situação**.

Nesse encalço, recente decisão do STF trouxe segurança jurídica ao pleito, ao menos até a data de 10 de abril de 2025.

Acostamos, ainda, ao presente projeto de lei documentos que corroboram com o alegado.

Diante do exposto e contando com a costumeira compreensão e entendimento de Vossas Excelências, no aguardo das breves providências, antecipadamente agradeço e renovo meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

MARCO AURÉLIO SOARES
PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PILAR DO SUL

Ao Exmo. Sr.,

ELI DE GOIS VIEIRA JÚNIOR

DD. Presidente da Câmara Municipal de Pilar do Sul/SP.





PREFEITURA DE PILAR DO SUL
RUA TEN ALMEIDA
PILAR DO SUL - CEP - 18.185-000
(15) 3278-9700



CÓDIGO DE ACESSO
CEB3AEC8F68248F1A88D8576D7EEE76B

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Este documento foi assinado digitalmente/eletronicamente pelos seguintes signatários nas datas indicadas

- ✓ Assinante: MARCO AURELIO SOARES em 24/04/2024 14:39:25
CPF:***.***-378-54
Unidade certificadora: MUNICÍPIO DE PILAR DO SUL - CA

Para verificar a validade das assinaturas acesse o link abaixo

<https://pilardosul.flowdocs.com.br:2096/public/assinaturas/CEB3AEC8F68248F1A88D8576D7EEE76B>



OFÍCIO PMPS nº 155/2024

P.A-e nº 4571/2023

Assunto: Requerimento de Regime de Urgência

Pilar do Sul, 23 de abril de 2024.

Sr. Presidente,

Vimos através do presente, requerer dessa Colenda Casa Legislativa, em **REGIME DE URGÊNCIA**, conforme os termos do artigo 69 da LOM c.c. artigo 245, § 8º do Regimento Interno, a apreciação e aprovação do Projeto de Lei abaixo:

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº /2024 - “DISCIPLINA A TRANSFERÊNCIA DE PREFIXO DE TÁXIS NO MUNICÍPIO DE PILAR DO SUL, CONFORME OS PARÂMETROS FIXADOS PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL NOS AUTOS DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 5.337/DF”.

Justifica-se o pedido em caráter de urgência, com o objetivo de atender a demanda antiga dos taxistas no município que, por ora, **tem prazo limitado de vigência – até 10 de abril de 2025** – vez que o presente Projeto de Lei Complementar trata de adequação durante o prazo estabelecido de dois anos, pelo Supremo Tribunal Federal, nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.337/DF, sendo o extrato publicado em 10 de abril de 2023.

O Supremo Tribunal Federal, por maioria, conheceu dos embargos de declaração opostos pelo Advogado-Geral da União e lhes deu provimento para modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade para que a decisão de mérito proferida nestes autos só produza efeitos para o futuro, a partir de dois anos a contar da data da publicação da ata do Julgamento dos presentes embargos declaratórios, nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro André Mendonça, sendo o extrato publicado em 10 de abril de 2023.

Contando com a celeridade na apreciação e a aprovação, dessa Colenda Casa de Leis, antecipadamente, agradecemos e aproveitamos para renovarmos protestos de elevado apreço.





Alertamos, por fim, que a Câmara Municipal, bem como seus funcionários e vereadores, são responsáveis pelo recebimento de documentos/dados e informações, bem como, pela divulgação e reprodução de informações e dados pessoais nos termos da legislação vigente, especificamente, quanto a LGPD – Lei Federal nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Atenciosamente,

(assina digitalmente)

MARCO AURÉLIO SOARES

PREFEITO MUNICIPAL





PREFEITURA DE PILAR DO SUL
RUA TEN ALMEIDA
PILAR DO SUL - CEP - 18.185-000
(15) 3278-9700



CÓDIGO DE ACESSO
86907FC9533D4D4BB195E405C85F8BAB

VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS

Este documento foi assinado digitalmente/eletronicamente pelos seguintes signatários nas datas indicadas

- ✓ Assinante: MARCO AURELIO SOARES em 24/04/2024 14:39:21
CPF:***.***-378-54
Unidade certificadora: MUNICÍPIO DE PILAR DO SUL - CA

Para verificar a validade das assinaturas acesse o link abaixo

<https://pilardosul.flowdocs.com.br:2096/public/assinaturas/86907FC9533D4D4BB195E405C85F8BAB>

PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº. 555/94

184

De 20 de Maio de 1.994

"PERMISSÃO DE USO DE PONTO DE TÁXI"

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais;

DECRETA

ART. 1º - Fica concedido à Antonio Francisco de Proença, a permissão de uso de Ponto de Táxi, situado na Rodoviária.

ART. 2º - Esta permissão poderá ser revogada a critério da Administração Pública Municipal.

ART. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 20 de Maio de 1.994

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL
ANEXOS DE PILAR DO SUL - SP
Este documento foi arquivado bajo,
Caixa de entrada 2650
Pilar do Sul, 23/05 1994.
C. P. *Luiz*

Alto
PEDRO ANTONIO DE CARVALHO
- Pref. Municipal -

MARIA ELISABETE MARCONDES GUIMARÃES
Diret. Deptº. Jurídico-OAB/SP 85219

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.

Mauro
AMAURI DE GOES
Aux. de Diretoria III



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

RUA TENENTE ALMEIDA, 265 - CENTRO - CEP 18.185-000 - TEL/FAX 15. 3278-9700 - CENTRO - PILAR DO SUL - SP

www.pilardosul.sp.gov.br

RELAÇÃO DE TAXISTAS ATIVOS x LOCAL DE ATUAÇÃO/ PONTO CADASTRADO

INSCRIÇÃO	CONTRIBUINTE	CNPJ/CPF	LOCAL DE ATUAÇÃO		
000000236	CARLOS VIEIRA DA SILVA	55630405853	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000003637	WILLIAM BATISTA DE MEDEIROS	32620968810	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000004268	MORACI FERREIRA DE CARVALHO 16524426851	19476645000123	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000004273	AGOSTINHO FERREIRA DE CAMPOS JR	31510190805	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005220	JOSE RICARDO TOLEDO MENDES-28711864800	39752981000169	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005565	CELSO DUARTE	07282534888	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005771	VICENTE BATISTA BRISOLA	00296265870	RUA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005784	OSVALDO FERREIRA DOS SANTOS	04107067874	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005854	DIEGO LEONEL DOS SANTOS 36273588805	18938931000109	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005932	HELIO BRAGA DOS SANTOS	75366258804	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000005985	AGOSTINHO FERREIRA DE CAMPOS - 83467084834	21622100000120	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000007018	JOAO BATISTA RIBEIRO DA SILVA - 04460932890	21893247000154	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000007164	JOAO CARLOS DE JESUS MARIANO	02968573861	PRAÇA	PADRE LUIZ TRENTINI	PONTO 1
000000166	LUIZ DE GOIS VIEIRA	98428284849	ESTAÇÃO	RODOVIÁRIA DE PILAR DO SUL	PONTO 2
000004905	ROGERIO VIEIRA DE PROENCA - 26685497874	29690251000127	ESTAÇÃO	RODOVIÁRIA DE PILAR DO SUL	PONTO 2
000006051	JOAO TURQUETTI	11268212849	ESTAÇÃO	RODOVIÁRIA DE PILAR DO SUL	PONTO 2
000005980	JOSEMAR CASSIO DE JESUS MARIANO 36353126816	17915445000102	LARGO	JOAO AYUB	PONTO 3
000007017	PAULO GUILHERME DA SILVA 04841757856	18526313000143	LARGO	JOAO AYUB	PONTO 3
000007045	MARCIO ANTONIO DE CARVALHO 11045511870	18540696000104	RUA	CÂNDIDO AYRES	PONTO 4
000005101	JOSE CARLOS DE CAMARGO MORAES	83467718868	PRAÇA	9 DE JULHO	PONTO 5
000007016	SERGIO MONROI CASELATO	18419069809	PRAÇA	9 DE JULHO	PONTO 5
000006113	CLAUDIO SOARES ROSA - 14493647809	42052586000188	PRAÇA	PRAÇA GABRIEL VALIO	PONTO 6
000000277	RUBENS ANTONIO DE CAMARGO	00296037818	PRAÇA	DE ESPORTES MARIA HELENA ALVES	PONTO 7



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

RUA TENENTE ALMEIDA, 265 - CENTRO - CEP 18.185-000 - TEL/FAX 15. 3278-9700 - CENTRO - PILAR DO SUL - SP

www.pilardosul.sp.gov.br

RELAÇÃO DE PONTOS PARA TAXIS

PONTOS ESTABELECIDOS NOS DECRETOS 2.578/10 E 3.092/15		VAGAS
PONTO 1	PRAÇA LUIZ TRENTINI	8
PONTO 2	ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	8
PONTO 3	PRAÇA JOÃO AYUB	3
PONTO 4	RUA CÂNDIDO URIAS (EM FRENTE A SANTA CASA)	1
PONTO 5	PRAÇA NOVE DE JULHO	3
PONTO 6	PRAÇA GABRIEL VÁLIO	1
PONTO 7	PRAÇA MARIA HELENA ALVES	2
PONTO 8	PORTARIA CANANÉIA	1
PONTO 9	RUA JOSÉ CONHARIKI (EM FRENTE AO BARRACÃO ASS. DOS MORADORES CANANÉIA)	1



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

RUA TENENTE ALMEIDA, 265 - CENTRO - CEP 18.185-000 - TEL/FAX 15. 3278-9700 - CENTRO - PILAR DO SUL - SP

www.pilardosul.sp.gov.br

Lei nº 2.205/2006.
De 09 de Outubro de 2006.

“FICA INSERIDO O INCISO IX E PARÁGRAFO ÚNICO, AMBOS NO ARTIGO 34 DA LEI MUNICIPAL Nº 1.029, DE 09 DE JULHO DE 1991 E DÁ OUTRAS PROVIDENCIAS”.

LUIZ HENRIQUE DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Artigo 1º: Fica inserido o inciso IX e parágrafo único, ambos no artigo 34 da Lei Municipal nº 1.029, de 09 de julho de 1.991, que passa a vigor com a seguinte redação:

“Artigo 34:.....

Inciso IX: por não possuir frequência mínima de 75% (setenta e cinco por cento) ao mês, salvo se por motivo de doença, pelo tempo que durar a moléstia, bem como pelo falecimento do cônjuge, ascendente, descendente ou irmão pelo período de 02 (dois) dias consecutivos.

Pena: Na primeira infração deverá ser aplicada a penalidade de suspensão da permissão pelo período de 30 (trinta) dias, e havendo reincidência dentro de 01 (um) ano a contar da primeira infração, deverá ser aplicada a penalidade de cassação definitiva da permissão.

Parágrafo Único: O taxista que tiver sofrido a penalidade de cassação definitiva de sua permissão, somente poderá requerer nova permissão decorridos 05 (cinco) anos da aplicação desta penalidade.

Artigo 2º: As despesas decorrentes com a aplicação desta Lei correrão por conta de dotação própria, consignada no orçamento vigente.

Artigo 3º: Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 09 de Outubro de 2006.

LUIZ HENRIQUE DE CARVALHO
-Prefeito Municipal-

MARCELO ALBINO CARVALHO
Secretário dos Negócios Jurídicos e Tributários

RUBENS REIS GONÇALVES JÚNIOR
Secretário de Urbanismo e Desenvolvimento Econômico

ROBERTSON MAGALHÃES JORDÃO
Secretário de Gabinete, Segurança Pública e Trânsito

Pilar do Sul, na data supra.

Registrada e publicada na Secretaria da Prefeitura Municipal de

Amauri de Góes
Chefe/Neg./Jurídicos



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

RUA TENENTE ALMEIDA, 265 - CENTRO - CEP 18.185-000 - TEL/FAX 15. 3278-9700 - CENTRO - PILAR DO SUL - SP

www.pilardosul.sp.gov.br

LEI N.º 2.456/2009

De 05 de junho de 2009.

“DISPÕE SOBRE A DENOMINAÇÃO DE LOGRADOURO PÚBLICO”

ANTONIO JOSÉ PEREIRA, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º - O ponto de táxi localizado na Praça Padre Luiz Trentini, 117, Centro, passa a denominar-se **“Ponto de Táxi Marco Antonio Santos”**.

Art. 2º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotação orçamentária própria consignada no orçamento vigente.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 05 de junho de 2009.

ANTONIO JOSÉ PEREIRA
Prefeito Municipal

CAETANO SCADUTO FILHO
Secr. de Negócios Jurídicos e Tributários

Registrada e publicada na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.

Edi Nelson Rodrigues dos Santos
Assistente Administrativo I

Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

[Mensagem de veto](#)

[Vigência](#)

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no [inciso VII do art. 2º](#) e no [§ 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 \(Estatuto da Cidade\)](#).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 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:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

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

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

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

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. ([Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018](#)).

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

~~V III - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos;~~
e

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

~~IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.~~

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da [alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#). [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#). [\(Regulamento\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#). [\(Vide ADIN 5337\)](#)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#). [\(Vide ADIN 5337\)](#)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos [arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002](#) (Código Civil). [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#). [\(Vide ADIN 5337\)](#)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#). [\(Vide ADIN 5337\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#). [\(Vigência\)](#)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#). [\(Vigência\)](#)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#). [\(Vigência\)](#)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#). [\(Vigência\)](#)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#). [\(Vigência\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas [Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#):

I - receber o serviço adequado, nos termos do [art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#);

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as [Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000](#).

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o [§ 1º do art. 25 da Constituição Federal](#);

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o [§ 3º do art. 25 da Constituição Federal](#).

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da [Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000](#).

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

~~§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.~~

~~§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. ([Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019](#)).~~

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: ([Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020](#))

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; ([Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020](#))

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; ([Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020](#))

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. ([Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020](#))

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. ([Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020](#))

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016\)](#)-Vigência encerrada~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016\)](#)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016\)](#). [\(Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 3º [\(Revogado\)](#). [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016\)](#)-Vigência encerrada~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016\)](#)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)~~

~~§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#) [\(Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023\)](#)

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#) [\(Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023\)](#)

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#) [\(Vide Medida Provisória nº 1.179, de 2023\)](#)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016\)](#)-Vigência encerrada~~

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da [Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017](#). [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)~~

§ 6º (VETADO). [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

~~§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

~~§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados. (Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*

De 19 de Maio de 1994.

"PERMISSÃO DE USO DE PONTO DE TÁXI"

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais;

DECRETA

ART. 1º - Fica concedido à Benedito Antonio Rodrigues, a permissão de uso do Ponto de Táxi, situado à Praça Padre Luiz Trentini, nesta cidade.

ART. 2º - Esta permissão poderá ser revogada a critério da administração pública municipal.

ART. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 19 de Maio de 1994.

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL E ANEXOS DE PILAR DO SUL - SP	
Este documento foi arquivado hoje,	
nesta Cartório sob n.º	2649
Pilar do Sul, 23/05	19 94
O Func.	<i>[Signature]</i>

[Signature]
PEDRO ANTONIO DE CARVALHO
-Pref. Municipal-

[Signature]
MARIA ELISABETE MARCONDES GUIMARÃES
-Diretora Departamento Jurídico-

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.

[Signature]
Inauri de Góes-Aux. Diret. III

DECRETO Nº 557/94

187

De 24 de Maio de 1994.**"PERMISSÃO DE USO DE PONTO DE TAXI"**

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais;

DECRETA

ART. 1º - Fica concedido à LUIZ BATISTA DE MEDEIROS, a permissão de uso de Ponto de Táxi, situado à Praça João Ayub, nesta cidade.

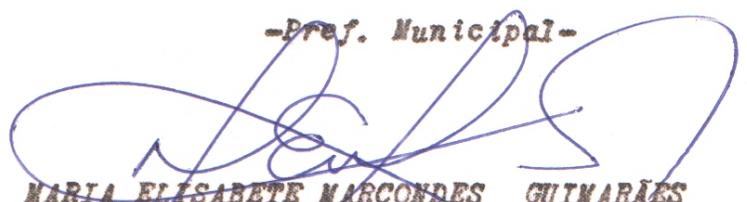
ART. 2º - Esta permissão poderá ser revogada a critério da Administração Pública Municipal.

ART. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 24 de Maio de 1994.


PEDRO ANTONIO DE CARVALHO

-Pref. Municipal-


MARIA ELISABETE MARCONDES GUIMARÃES
-Diretora Departamento Jurídico -

Registrado e publicado na Secretaria da

PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

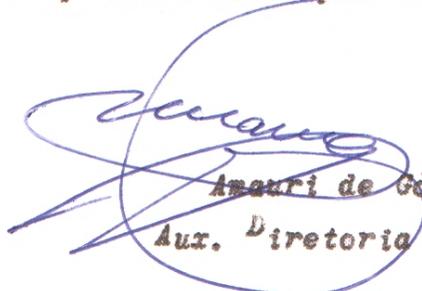
ESTADO DE SÃO PAULO

188

... continuação do Decreto nº 557/94

.2.

... (Secretaria da) Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.


Amauri de Góes
 Aux. Diretoria III

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL
 E ANEXOS DE PILAR DO SUL - SP

Este documento foi arquivado hoje,
 neste Cartório, sob n.º 2654
 Pilar do Sul, 26/05 de 1994
 O Func. Chap



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 560/94

De 31 de Maio de 1994.

194

"ALTERA O ART. 1º, PONTO Nº 1 DO DECRETO Nº 414/93".

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por Lei :

DECRETA

dação :

ART. 1º - O art. 1º do Decreto nº 414/93, passa a vigor com a seguinte re

"art. 1º - Os Taxistas terão os seguintes pontos de estacionamento.

Ponto nº 1 - Praça Padre Luiz Trentini, com oito taxis;

Ponto nº 2 - Estação Rodoviária, com cinco taxis;

Ponto nº 3 - Praça João Ayub, no Bairro do Campo Grande, com dois taxis;

Ponto nº 4 - Rua Candido Ayres, ao lado da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, no Bairro do Campo Grande, com três taxis."

ART. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Handwritten signatures and initials.



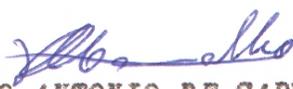
PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

... continuação do decreto nº 560/94

185.2.

Pilar do Sul, 31 de Maio de 1994.


PEDRO ANTONIO DE CARVALHO
-Pref. Municipal-


MARIA ELIZABETE MARCONDES GUIMARÃES
-Diretora Departamento Jurídico-

Registrado e publicado na "Secretaria" da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.


Amauri de Góes
Aux. Diretoria III

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL E ANEXOS DE PILAR DO SUL - SP	
Este documento foi arquivado hoje, neste Cartório, sob n.º 2661	
Pilar do Sul, 31/05 19 94	
O Func.	



ESTADO DE SÃO PAULO

DECRETO Nº 727/96.

De 08 de Fevereiro de 1996.

024

"ALTERA O DECRETO Nº 414/93 QUE REGULAMEN
TA OS PONTOS DE TÁXI DO MUNICÍPIO".

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Muni
cipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas
atribuições que lhe são conferidas por Lei :

DECRETA

Art. 1º - Acrescenta um ponto de táxi no
artigo 1º do Decreto nº 414/93,
que passa a vigor com a seguinte redação :

Artigo 1º - Os táxis terão os seguintes
pontos de estacionamento:

Ponto nº 1 - Praça Cel. Fernando Prestes
com oito táxis;

Ponto nº 2 - Estação Rodoviária, com cin
co táxis;

Ponto nº 3 - Praça João Ayub, no Bairro
Campo Grande, com dois tá
xis;

Ponto nº 4 - Rua Candido Ayres, ao lado
da Irmandade de Santa Casa
de Misericórdia, no Bairro do Campo Grande, com três táxis;

Ponto nº 5 - No Bairro do Pombal, em fren
te à EEPG (R) do Bairro do
Pombal, com um táxi.

Art. 2º - Continuam em vigor as demais dis
posições do Decreto nº 414/93.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

... continuação do Decreto nº 727/96.

025

... (entra em vigor na) data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pilar do Sul, 08 de Fevereiro de 1996

NARCIZO JOSÉ

Procurador Geral

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO

-Pref. Municipal-

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.

Amauri de Góes
Aux. Diretoria III

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL
DAS PESSOAS NAT. E ANEXOS
DE PILAR DO SUL - SP
Este documento foi arquivado hoje
neste Cartório sob nº 2917
Pilar do Sul, 12 de fevereiro 1996
Funcionário:

SÔNIA APARECIDA DE GOES GOMES ISIDORO



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

"PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA"

0050

DECRETO N.º 953/98
De 09 de Abril de 1.998

560
"ALTERA O ART. 1º DO DECRETO N.º 660/94".

LUIZ HENRIQUE DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por Lei:

DECRETA

560
Art. 1.º - O art. 1.º do Decreto 660/94, passa a vigor com a seguinte

redação:

"art. 1.º - Os Taxistas terão os seguintes pontos de estacionamento.

Ponto n.º 1 - Praça Padre Luiz Trentini, com oito taxis;

Ponto n.º 2 - Estação Rodoviária, com seis taxis;

Ponto n.º 3 - Praça João Ayub, Bairro do Campo Grande, com um taxis;

Ponto n.º 4 - Rua Candido Ayres, ao lado da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, no Bairro do Campo Grande, com três taxis;

Ponto n.º 5 - Praça Nove de Julho, Centro, com dois taxis."

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

"PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA"

0051

... continuação do Decreto n.º 953/98

Pilar do Sul, 09 de Abril de 1.998.

LUIZ HENRIQUE DE CARVALHO
Prefeito Municipal

MARIA ELISABETE MARCONDES GUIMARÃES
Secretária dos Negócios Jurídicos e Tributários

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.

AMAURI DE GÓES
Auxiliar de Secretaria III

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL
DAS PESSOAS NAT. E ANEXOS
DE PILAR DO SUL - SP
Este documento foi arquivado hoje
neste Cartório sob n.º 3334
Pilar do Sul, 14 Abril 1998
Funcionário: *[Signature]*

Sônia Aparecida de Goes Gomes Isidoro
Primeira Substituta



De 16 de Abril de 1993.

"REGULAMENTA OS PONTOS DE TAXI DO MUNICÍPIO".

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO, Prefeito Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por Lei:

DECRETA

ART. 1º - Os Taxis terão os seguintes pontos de estacionamento.

Ponto nº 1 - Praça Padre Luiz Trentini, com oito taxis;

Ponto nº 2 - Estação Rodoviária, com cinco taxis;

Ponto nº 3 - Praça João Ayub, no Bairro do Campo Grande, com dois taxis;

Ponto nº 4 - Rua Candido Ayres, ao lado da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, no Bairro do Campo Grande, com três taxis.

ART. 2º - Os permissionários de cada ponto, escolherão um deles para ser o Chefe do Ponto, eleito anualmente e levado ao conhecimento do Prefeito Municipal, e ser o responsável pelo cumprimento das determinações legais, e representantes dos permissionários junto a Prefeitura.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

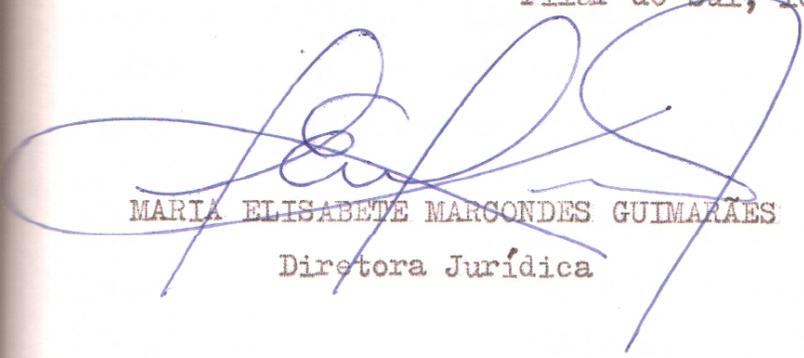
205.2.

CONTINUAÇÃO DO DECRETO Nº 414/93

ART. 3º - Haverá uma escala de plantão noturno, obrigando um dos permissionários de cada ponto a fazer plantão, no mínimo até as 22:00 hs, devendo no local do ponto, além desse horário ficar afixado o nome e o endereço do plantonista.

ART. 4º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pilar do Sul, 16 de Abril de 1993.

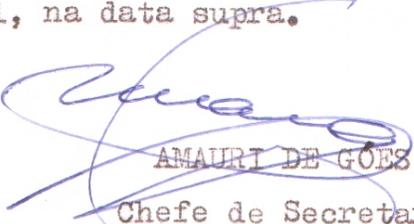

MARIA ELISABETE MARCONDES GUIMARÃES

Diretora Jurídica

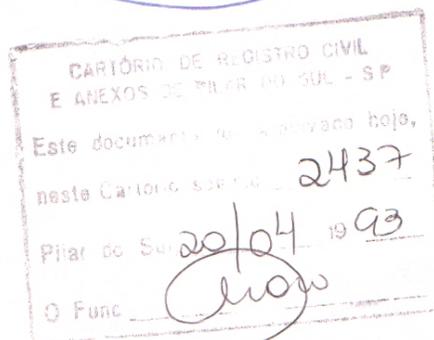

PEDRO ANTONIO DE CARVALHO

-Pref. Municipal-

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.


AMAURI DE GÓES

Chefe de Secretaria





PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

"PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA"

0175

DECRETO Nº 1023/98.

De 04 de Dezembro de 1998.

"ALTERA O ARTIGO 1º DO DECRETO Nº 953 DE 09 DE ABRIL DE 1998".

LUIZ ANTONIO BRISOLA, Prefeito em Exercício do Município de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais que lhe são conferidas por Lei :

DECRETA

Art. 1º - O Artigo 1º do Decreto nº 953/98, passa a vigor com a seguinte redação:

"art. 1º - Os taxistas terão os seguintes pontos de estacionamento.

Ponto nº 1 – Praça Padre Luiz Trentini, com 07 (sete) taxis;

Ponto nº 2 – Estação Rodoviária, com 07 (sete) taxis;

Ponto nº 3 – Praça João Ayub, Bairro Campo Grande, com 01 (um) taxi;

Ponto nº 4 – Rua Candido Ayres, ao lado da Santa Casa de Misericórdia, no Bº Campo Grande, com 01 (um) taxi;

Ponto nº 5 – Praça Nove de Julho, Centro, com 02 (dois) taxis;

Ponto nº 6 – Portaria do Loteamento Jd. Cananéia, com 01 (um) taxi,

Ponto nº 7 – Em frente do Bar - Sr. João Bosco, Lotº Jd. Cananéia, com 01 (um) taxi.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

"PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA"

0176

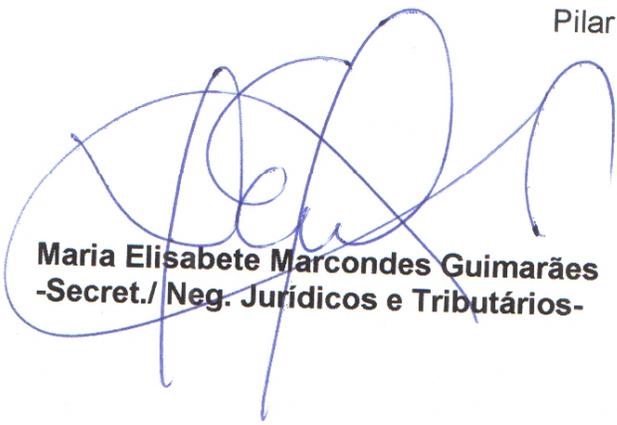


Continuação do Decreto nº 1023/98

de sua publicação.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data

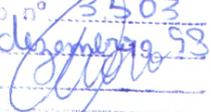
Pilar do Sul, 04 de Dezembro de 1998.


Maria Elisabete Marcondes Guimarães
-Secret./ Neg. Jurídicos e Tributários-


Luiz Antonio Brisola
Pref. Municipal em Exercício

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.


Amauri de Góes
Aux. Secretaria III

CARTÓRIO DE REGISTRO CIVIL
DAS PESSOAS NAT. E ANEXOS
DE PILAR DO SUL - SP
Este documento foi arquivado hoje
no Cartório sob nº 3503
Pilar do Sul, 15 de dezembro de 98
Funcionário: 
Sônia Aparecida de Góes Gomes Interior
Primeira Substituta

CMOL: R\$ 5,02
AD. EST. R\$ _____
T. ASJ: R\$ 1,00
TOTAL: R\$ 6,02
Selos p/Verba _____
Geta Nº 232198



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

Rua Tenente Almeida, 265 - Centro - CEP 18185-000 - Tel/Fax (15) 3278-9700 - PILAR DO SUL - SP

www.pilardosul.sp.gov.br

144

DECRETO Nº. 2.578/2010

De 16 de agosto de 2010

“ALTERA O ARTIGO 1º DO DECRETO Nº. 953/98, DE 09 DE ABRIL DE 1998, ALTERADO PELO DECRETO Nº. 1023/98”.

ANTONIO JOSÉ PEREIRA, Prefeito do Município de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas por Lei:

DECRETA:

Art. 1º - O artigo 1º do Decreto nº. 953/98, de 09 de abril de 1998, alterado pelo Decreto nº 1023/1998, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 1º - Os taxistas terão os seguintes pontos de estacionamento”:

Ponto nº. 1 – Praça Padre Luiz Trentini, com 08 (oito) táxis;

Ponto nº.2 – Estação Rodoviária, com 08 (oito) táxis;

Ponto nº. 3 – Praça João Ayub, Bairro Campo Grande, com 02 (dois) táxi;

Ponto nº. 4 – Rua Candido Ayres, ao lado da Santa Casa de Misericórdia, Bairro Campo Grande, com 01 (um) táxi;

Ponto nº. 5 – Praça Nove de Julho, centro, com (três) táxis;

Ponto nº. 6 – Praça Gabriel Válio, Bairro Campo Grande, com 02 (dois) táxis;

Ponto nº. 7 – Praça Maria Helena Alves, Bairro Campo Grande, com 02 (dois) táxis;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA

Rua Tenente Almeida, 265 - Centro - CEP 18185-000 - Tel/Fax (15) 3278-9700 - PILAR DO SUL - SP

145

www.pilardosul.sp.gov.br

Ponto nº. 8 – Portaria do Loteamento Jardim Cananéia, em frente ao Centro de Saúde Maria Cândida Soares, com 01 (um) táxi;

Ponto nº. 9 – Rua José Conhariki, em frente ao barracão Associação dos Moradores do Jardim Cananéia, com 01 (um) táxi.

Art. 2º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogando expressamente o Decreto nº 1.023/1998.

Pilar do Sul, 16 de agosto de 2010.


ANTONIO JOSÉ PEREIRA
-Prefeito Municipal-


CAETANO SCADUTO FILHO
Secretário Negócios Jurídicos/Tributários


ALEXANDRE TOMIO TAKAHASHI
Secretário de Gabinete, Segurança Pública e Transito

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal na data supra.


ALMIR RODRIGUES BUENO
Chefe de Negócios Jurídicos



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

PAÇO MUNICIPAL PREFEITO JOÃO URIAS DE MOURA
RUA TENENTE ALMEIDA, 265 - CENTRO - TEL (15) 3278-9700 - PILAR DO SUL - SP

DECRETO N.º 3092/2015

De 07 de julho de 2015

“ALTERA O ARTIGO 1º DO DECRETO N.º 2.578/2010, DE 16 DE AGOSTO DE 2010 E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

JANETE PEDRINA DE CARVALHO

PAES, Prefeita Municipal de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Considerando as reais necessidades dos munícipes que utilizam os serviços de táxi no Município;

Considerando o atual movimento comercial dos logradouros públicos;

DECRETA

Art. 1º - O artigo 1º do decreto nº 2.578/2010, de 16 de agosto de 2010, nos pontos nº 3 e 6 passam a vigor com a seguinte redação:

Ponto nº 3 – Praça João Ayub, Bairro Campo Grande, com 03 (três) táxis;

Ponto nº 6 – Praça Gabriel Válio, Bairro Campo Grande, com 01 (um) táxi;

Art. 2º - As demais disposições do Decreto nº 2.578/2010, de 16 de agosto de 2010, permanecem em vigor e inalteradas.

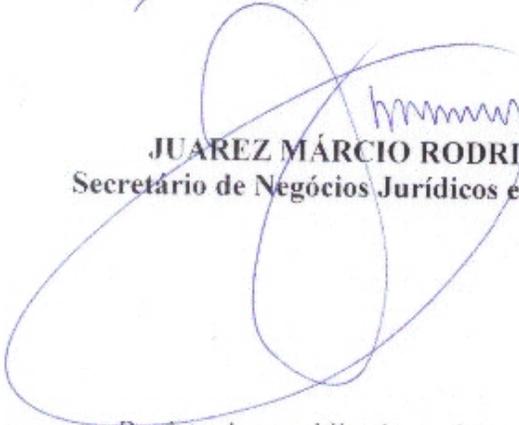


Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Pilar do Sul, 07 de julho de 2015.



JANETE PEDRINA DE CARVALHO PAES
Prefeita Municipal



JUAREZ MÁRCIO RODRIGUES
Secretário de Negócios Jurídicos e Tributários

Registrado e publicado na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.



Alessandra Roberta dos Santos Sato
Assistente Administrativo I

01/03/2021

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

RELATOR	: MIN. LUIZ FUX
REQTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: MUNICÍPIO DE UNAÍ
ADV.(A/S)	: PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ
AM. CURIAE.	: SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES
ADV.(A/S)	: ANGELA MARIA CYPRIANO

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. ARTIGO 12-A, §§ 1º, 2º E 3º, DA LEI 12.587/2012. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÁXI. POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DA OUTORGA A TERCEIROS E AOS SUCESSORES DO AUTORIZATÁRIO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL NÃO CONFIGURADA. VIOLAÇÃO DOS PRINCÍPIOS FEDERATIVO, REPUBLICANO, DA IMPESSOALIDADE E DA MORALIDADE ADMINISTRATIVA, DA PROPORCIONALIDADE E DA LIVRE INICIATIVA. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE CONHECIDA E JULGADO PROCEDENTE O PEDIDO.

1. A União ostenta competência privativa para legislar sobre diretrizes da política nacional de trânsito e transporte e sobre condições para o exercício de profissões (art. 22, IX, XI e XVI, da CF). Precedente: ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, julgado em 1º/8/2006, DJ de 10/11/2006.

2. A isonomia e a impessoalidade recomendam que a hereditariedade, numa República, deva ser a franca exceção, sob pena de

ADI 5337 / DF

se abrirem indevidos espaços de patrimonialismo.

3. *In casu*, a transferência do direito à exploração do serviço de táxi aos sucessores do titular da outorga implica tratamento preferencial, não extensível a outros setores econômicos e sociais, que vai de encontro ao princípio da proporcionalidade, porquanto: (i) não é adequada ao fim almejado, pois não gera diminuição dos custos sociais gerados pelo controle de entrada do mercado de táxis, contribuindo para a concentração de outorgas de táxi nas mãos de poucas famílias; (ii) tampouco é necessária, na medida em que ao Estado é possível a tutela dos taxistas e das respectivas famílias sem a restrição ainda mais intensa da liberdade de iniciativa de terceiros (e.g. a concessão de benefícios fiscais, regulação das condições de trabalho, etc.); e (iii) não passa, em especial, pelo filtro da proporcionalidade em sentido estrito, por impor restrição séria sobre a liberdade de profissão e a livre iniciativa de terceiros sem qualquer indicação de que existiria, *in concreto*, uma especial vulnerabilidade a ser suprida pelo Estado, comparativamente a outros segmentos econômicos e sociais.

4. A livre alienabilidade das outorgas de serviço de táxi, por sua vez, oportuniza aos seus detentores auferir proveitos desproporcionais na venda da outorga a terceiros, contribuindo para a concentração naquele mercado e gerando incentivos perversos para a obtenção de outorgas – não com a finalidade precípua de prestação de um serviço de qualidade, mas sim para a mera especulação econômica.

5. O sobrepreço na comercialização da outorga dificulta o acesso à exploração do serviço por interessados com menor poder aquisitivo, o que contribui para que motoristas não autorizatários sejam submetidos a condições mais precárias de trabalho, alugando veículos e operando como auxiliares dos detentores das outorgas.

6. A possibilidade de alienação da outorga a terceiros é fator incentivador de comportamento oportunista (*rent-seeking*), tanto pelo taxista individualmente, que busca auferir o maior preço possível na revenda da outorga, quanto para a própria categoria profissional, que passa a se mobilizar em prol da manutenção da escassez na oferta de

ADI 5337 / DF

transporte individual, como forma de preservar os lucros extraordinários auferidos com a transferência da outorga.

7. *In casu*, são inconstitucionais os dispositivos impugnados, que permitem a transferência *inter vivos* ou *causa mortis* da outorga do serviço de táxi, na medida em que não passam pelo crivo da proporcionalidade, da isonomia, da impessoalidade e da eficiência administrativa, gerando, adicionalmente, potenciais efeitos econômicos e sociais perversos que não resistem a uma análise custo-benefício.

8. Ação direta CONHECIDA e julgado PROCEDENTE o pedido, para declarar inconstitucionais os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei 12.865/2013.

A C Ó R D ã O

O Plenário do Supremo Tribunal Federal, na conformidade da ata de julgamento virtual de 19 a 26/2/2021, por maioria, conheceu da ação e julgou procedente o pedido formulado, para declarar inconstitucionais os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei nº 12.865/2013, nos termos do voto do Relator, Ministro Luiz Fux (Presidente), vencidos os Ministros Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Marco Aurélio e Dias Toffoli.

Brasília, 1º de março de 2021.

Ministro **LUIZ FUX - RELATOR**

Documento assinado digitalmente

29/05/2020

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

RELATOR	: MIN. LUIZ FUX
REQTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
PROC.(A/S)(ES)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: MUNICÍPIO DE UNAÍ
ADV.(A/S)	: PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ
AM. CURIAE.	: SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES
ADV.(A/S)	: ANGELA MARIA CYPRIANO

RELATÓRIO

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR): Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade ajuizada pelo então Procurador-Geral da República, tendo por objeto os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei 12.865/2013.

Eis o inteiro teor dos dispositivos acimados de inconstitucionalidade:

“Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos

ADI 5337 / DF

arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que se tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga."

O requerente sustentou a inconstitucionalidade das previsões que permitem a transferência de autorização de serviço de táxi, por considerar que a livre comercialização ou transferência das autorizações para o serviço resulta em violação dos artigos 5º, *caput* (princípio da isonomia), e 37, *caput* (princípio da impessoalidade), da Constituição Federal de 1988.

Em síntese, argumentou que (i) os princípios da isonomia e da impessoalidade obrigam o poder público a controlar os destinatários das autorizações e a permitir que os interessados nelas concorram de maneira equânime e impessoal, sem favoritismos; (ii) as referidas autorizações possuem caráter *intuitu personae*, o que significa que, cessado o desempenho da atividade pelos taxistas, a Administração deve oferecê-las a outros interessados que cumpram os respectivos requisitos; (iii) no julgamento da ADI 1.923, esta Suprema Corte estabeleceu que os princípios assentados no *caput* do artigo 37 da Constituição são de observação obrigatória ainda que dispensada a licitação; (iv) a norma hostilizada constitui uma categoria privilegiada, que deteria parte do controle sobre as autorizações ao permitir a transferência destas a terceiros; e (v) a parte final do § 3º não afasta a inconstitucionalidade dos preceitos impugnados, uma vez que não evita a concessão de privilégios a determinado grupo.

Nessa esteira, requer a procedência do pedido para declarar inconstitucionais os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, por violação aos artigos 5º, *caput*, e 37, *caput*, da Constituição Federal. Não houve pedido de medida liminar.

ADI 5337 / DF

A Presidência da República prestou informações nas quais sustenta que a existência de um mercado paralelo de placas de táxi *sempre foi uma prática enraizada e socialmente aceita no Brasil, apesar de não estar prevista em lei*. Nessa linha, defende que a legislação ora hostilizada teve por objetivo combater essa transferência de outorgas à margem da lei e que, por tal motivo, a natureza precária e personalíssima do instituto da autorização teria sido mitigada na norma. Finalmente, alega que o serviço de táxi envolveria atividade econômica, predominando assim o interesse privado, e que o conceito de outorga pode ser flexibilizado em virtude dos seguintes condicionamentos previstos em lei: *(i) prévia anuência do poder público; (ii) preenchimento dos requisitos legais exigidos para a outorga original; e (iii) observação do prazo restante da outorga original*.

O Senado Federal manifestou-se pelo não conhecimento da presente ação, tendo em vista que as transferências seriam condicionadas à anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados nas leis locais para a outorga.

O Advogado-Geral da União igualmente pugnou pelo não conhecimento da ação, por considerar que *“a eventual ofensa aos princípios da isonomia e da impessoalidade invocada pelo requerente atrela-se à análise dos requisitos exigidos para realizar a suscitada transferência”*. Além disso, *“a ação direta de inconstitucionalidade não se revela como via adequada para a análise da suposta inconstitucionalidade dos dispositivos da Lei nº 12.587/2012, haja vista que o controle normativo abstrato pressupõe que o exame da norma impugnada seja realizado exclusivamente à luz do Texto Constitucional”*.

No mérito, sustenta a improcedência da ação direta de inconstitucionalidade, nos termos da seguinte ementa:

“Administrativo. Lei nº 12.587/2012 que permite a transferência de autorização de serviço de táxi. Preliminar. Necessidade de análise da legislação local que irá regulamentar os

ADI 5337 / DF

dispositivos atacados. Não conhecimento da ação direta. Mérito. Natureza jurídica da autorização do serviço de táxi. Ato administrativo discricionário e precário. Possibilidade de transferência e sucessão do serviço de táxi, desde que mantido o controle pela Administração Pública. Ausência de violação aos princípios da isonomia e da impessoalidade. Manifestação pelo não conhecimento da presente ação direta e, no mérito, pela improcedência do pedido nela veiculado.” (eDoc. 20, fl. 1).

Por sua vez, o Ministério Público Federal, atuando nos autos como *custos juris*, posiciona-se pela procedência do pedido, consoante parecer com esta ementa:

“CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ART. 12-A, §§ 1º A 3º, DA LEI 12.587/2012, COM REDAÇÃO DA LEI 12.865/2013. COMERCIALIZAÇÃO E TRANSMISSÃO SUCESSÓRIA DE OUTORGAS PARA EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÁXI. CONHECIMENTO DA AÇÃO. POSSIBILIDADE DE CONFRONTO DIRETO COM A CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRIVILÉGIO INDEVIDO A CATEGORIA DE PESSOAS. AFRONTA AOS PRINCÍPIOS DA ISONOMIA E DA IMPESSOALIDADE (CR, ARTS. 5º, CAPUT, E 37, CAPUT). USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA LEGISLATIVA E MATERIAL DE MUNICÍPIOS (CR, ART. 30, I E V).

1. Não demanda exame de norma infraconstitucional interposta a verificação de compatibilidade do art. 12-A, §§ 1º a 3º, da Lei federal 12.587/2012 com os preceitos dos arts. 5º, caput, 30, I e V, e 37, caput, da Constituição da República.

2. É inconstitucional, por violar os princípios da isonomia e da impessoalidade e usurpar competência legislativa e material dos municípios, dispositivo de lei federal que permita livre comercialização e transmissão sucessória de outorga para exploração de serviços de táxi.

3. Parecer pela procedência do pedido.”

ADI 5337 / DF

O Município de Unaí requereu ingresso no feito, na condição de *amicus curiae*, defendendo a inconstitucionalidade dos dispositivos impugnados. No dia 20/2/2018, admiti seu ingresso.

Em sua petição, o ente federativo aduz que a atividade econômica de táxi é serviço público de interesse local, e, dessa maneira, a legislação federal teria violado a autonomia e as competências municipais estabelecidas nos artigos 18 e 30, I e V, da Constituição Federal. Por conseguinte, ainda segundo o ente, competiria exclusivamente aos municípios legislar sobre o serviço de transporte urbano executado através de táxis. Em reforço, destaca que, em ocasiões anteriores, a Presidência da República vetou dispositivos com a mesma redação, sob o argumento de inconstitucionalidade formal.

O Sindicato Profissional dos Motoristas de Táxi no Estado do Espírito Santo (SINDTAVI-ES) também pleiteou sua admissão enquanto *amicus curiae*, a qual foi deferida em 20/2/2018.

Em sua manifestação, o SINDTAVI-ES sustenta que apenas os serviços públicos seriam objeto de concessão ou permissão e que a União detém competência para legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes, nos termos do artigo 22, IX, da Lei Maior. Nessa linha, enuncia que a Lei 12.587/2012, ao subordinar os critérios de transmissão das outorgas à legislação municipal, respeitou a autonomia dos municípios. Outrossim, segundo expõe, o táxi seria serviço de utilidade pública, por se tratar de atividade privada. Finalmente, aduz que os próprios taxistas realizariam investimentos para preencher os requisitos legais, sustentando a tese de que a outorga integra o patrimônio destes.

É o relatório.

29/05/2020

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

VOTO

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR): Senhor Presidente, Senhores Ministros, ilustre membro do Ministério Público, senhores advogados e estudantes presentes.

Assento, de plano, a admissibilidade da ação direta de inconstitucionalidade em julgamento, eis que ajuizada pela Procuradoria-Geral da República em face de dispositivos da Lei 12.587/2012, ato normativo primário, geral e abstrato.

Não há como acolher a preliminar apontada pela Advocacia-Geral da União, quanto à alegada necessidade de confronto prévio com a legislação infraconstitucional local como condição para a aferição da constitucionalidade dos dispositivos impugnados.

O objeto desta ADI volta-se contra a própria *possibilidade de transferência a terceiros da outorga do serviço de táxi*, independentemente de quaisquer critérios e condicionamentos outros que venham a ser estipulados em âmbito municipal; é suficiente, pois, realizar o cotejo direto da lei com o texto constitucional. Acolher a tese da AGU, nessas circunstâncias, significaria abrir mão do controle concentrado contra qualquer norma geral passível de ulterior pormenorização pelo legislador local, o que não se coaduna com o postulado da supremacia da Constituição Federal.

O tema em discussão tem inegável relevância jurídica: cuida-se de saber se é constitucional a previsão normativa instituída pela Lei 12.587/2012 a partir das alterações introduzidas pela 12.865/2013, segundo a qual podem ser transferidas mediante comercialização ou sucessão

ADI 5337 / DF

causa mortis as outorgas para a prestação do serviço de transporte individual de passageiros.

A questão atinge de modo intenso não apenas os detentores das referidas outorgas e seus herdeiros mas também aqueles que pretendem prestar semelhante serviço. Em última análise, afeta a sociedade em geral, que se beneficia da prestação do transporte de táxi e cuja mobilidade urbana é afetada pelas opções regulatórias do poder público nesse setor.

É cediço que, sobretudo em segmentos econômicos intensamente regulados, como o são os serviços de transporte individual, as escolhas do legislador têm consequências diretas no próprio funcionamento do mercado, mormente porque há, *in casu*, controle de entrada dos *players* nele envolvidos e dos preços por eles praticados.

A análise a ser desenvolvida, no caso concreto, perpassa dois eixos de investigação distintos.

Primeiramente, impende definir se há constitucionalidade formal nos dispositivos impugnados, tendo em vista a competência da União para tratar das diretrizes da política nacional de transportes, *vis-à-vis* a competência dos municípios para legislar sobre assuntos de interesse local.

Em segundo lugar, deve-se voltar o foco para a alegada inconstitucionalidade material do texto normativo.

Desde já adianto que os dispositivos impugnados não padecem de inconstitucionalidade formal, porquanto a União não foi além das competências de normatização geral a si atribuídas pelo artigo 22, IX, da Constituição Federal.

Entretanto, é forçoso reconhecer a inconstitucionalidade material

ADI 5337 / DF

presente nas normas *sub examine*, na medida em que (i) representam distinção entre administrados incompatível com os princípios da moralidade, isonomia e impessoalidade públicas, ao mesmo tempo em que (ii) geram incentivos econômicos perversos, atentando contra o princípio da eficiência administrativa.

Apresentada brevemente a discussão que se põe diante deste Tribunal, passo a expor os fundamentos que levaram às conclusões acima.

I. A NATUREZA JURÍDICA E AS CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Antes de enfrentar a questão de fundo concernente à constitucionalidade dos dispositivos impugnados, é conveniente tecer breves comentários sobre o serviço de transporte individual de passageiros, na medida em que a definição de sua natureza jurídica e dos contornos de sua prestação repercute diretamente no mérito desta ação.

Conforme estipula o artigo 22, IX, da Carta Federal, compete privativamente à União o estabelecimento das diretrizes da política nacional de transporte. O cumprimento dessa determinação constitucional materializou-se por meio da edição da Lei 12.587/2012 (Lei de Mobilidade), que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana com o objetivo de “*contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana*” (art. 2º).

O artigo 3º, § 2º, do diploma normativo traz consigo a classificação das diversas modalidades possíveis de serviço de transporte urbano, dividindo-as, quanto ao seu *objeto*, em transporte de passageiros e de cargas; quanto à *característica do serviço*, em transporte coletivo e

ADI 5337 / DF

individual; e quanto à *natureza do serviço*, em transporte público e privado.

Ao que interessa a esta ação, os serviços de táxi enquadram-se no conceito normativo de transporte público individual, descrito no artigo 4º, VIII, como o *serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas*.

Para Geraldo Spagno Guimarães, não é o volume de passageiros atendidos que dita a diferença entre o transporte individual e o transporte coletivo,

“mas justamente o fato da viagem ser individualizada, isto porque se trata de serviço específico, aleatório, personalizado, sem itinerário ou rota predefinidos. O transporte coletivo é serviço público não apenas porque a lei afirma, mas porque suas características evidenciam uma prestação pública de atendimento contínuo à coletividade e de caráter essencial, e que, por isso mesmo, impõe obediência ao princípio da modicidade.” (GUIMARÃES, Geraldo Spagno. *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana*. Belo Horizonte: Fórum, 2012. p. 183).

Thiago Marrara, por sua vez, elenca os motivos que justificam a existência dessa modalidade, em adição ao serviço público de transporte *coletivo* sobre o qual dispõe o artigo 30, V, da CF:

“A uma, os serviços de transporte público individual possibilitam viagens personalizadas e, com isso, cobrem trajetos e horários não necessariamente realizados pelo transporte coletivo, conferindo flexibilidade e maior capilaridade ao sistema de transporte. A duas, tais serviços são capazes de gerar, sob certas condições, benefícios espaciais e ambientais, sobretudo porque reduzem a necessidade de espaço urbano para estacionamento de veículos individuais próprios em certas regiões.” (MARRARA, Thiago. *Serviços de taxi: aspectos jurídicos controvertidos e modelos*

ADI 5337 / DF

regulatórios. *Revista de Direito da Cidade*, v. 8, n. 3, p. 1049-1063, 2016, p. 1054).

São, como o mesmo autor ressalta, benefícios apenas *potenciais* do serviço de táxis para a sociedade, uma vez que dependem, para a sua concretização, do bom funcionamento da regulação setorial e da organização urbana. Na prática, a existência de falhas tanto *de mercado* quanto *regulatórias* e as deficiências na política de desenvolvimento urbano e no planejamento da malha rodoviária e dos demais modais de transporte podem nulificar qualquer vantajosidade hipotética do modelo de transporte individual previsto em lei.

O transporte realizado por táxis, ao menos no contexto apresentado pela legislação em tela, diverge daquele fruto da introdução no mercado das chamadas *tecnologias disruptivas (disruptive innovations)*, como *Uber*, *Cabify* e *Lyft*. Esta nova modalidade de serviço, segundo o artigo 4º, X, da Lei de Mobilidade, tem natureza privada e não aberta ao público, sendo voltada para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas *exclusivamente* por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Em suma, a grande diferença entre ambos os serviços, à luz do texto normativo, é o fato de a atividade de táxis se vocacionar à *oferta pública* do serviço.

Quanto às *formas* de prestação do serviço de táxi, é corrente a menção a três possíveis tipos de organização operacional (Organization for Economic Cooperation and Development – OECD. Competition Committee. Taxi Services Regulation and Competition. Roundtables on Competition Policy, n. 81, p. 18, Paris, out. 2007). Pela primeira modalidade, tem-se segmento que atua a partir dos chamados *pontos de táxi (taxi rank)*, locais de estacionamento predeterminados em que o passageiro será direcionado ao primeiro carro da fila para realizar a sua viagem. O segundo caso diz respeito aos táxis que são chamados

ADI 5337 / DF

espontaneamente pelos transeuntes enquanto circulam pelas ruas (*hail*). O terceiro, por fim, refere-se aos táxis que realizam o serviço porta a porta, seja mediante agendamento prévio por telefone, seja em razão da intermediação de aplicativos ou provedores (*prebooked*).

Gustavo Binенbojm esclarece que, usualmente, “*centros urbanos densamente povoados, como Rio de Janeiro e São Paulo, apresentam grande proporção de táxis dos dois primeiros segmentos, ao passo que cidades com menos habitantes, como municípios do interior do País, tendem a ser dominadas pela modalidade porta a porta*” (BINENBOJM, Gustavo. *Poder de polícia, ordenação, regulação: transformações político-jurídicas, econômicas e institucionais do direito administrativo ordenador*. Belo Horizonte: Fórum, 2017. p. 216).

Em sua redação originária, o artigo 12 da norma dispunha que “*os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas*”.

Com as alterações promovidas pela Lei 12.865/2013, cujos dispositivos são parcialmente impugnados nesta ADI, o legislador inaugurou nova disciplina jurídica sobre o tema, mantendo, contudo, a ideia de controle de entrada e dos preços praticados pelos taxistas.

Entre as principais inovações trazidas pela novel legislação, destaca-se a ideia de que o serviço em exame teria natureza de *utilidade pública*, em oposição à antiga referência à sua qualificação como *serviço público*.

Como bem destaca Daniel Sarmento:

“A evolução legislativa evidencia que, ao tratar do transporte público individual de passageiros, o legislador mirou os serviços de

ADI 5337 / DF

*táxi. Mas demonstra, também, que, até pela nova ótica do legislador, o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de serviço de utilidade pública, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação.” (SARMENTO, Daniel. *Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”*. Rio de Janeiro,[s.n], 10 jul. 2015).*

À luz dessas considerações, atualmente prevalece a posição doutrinária quanto ao enquadramento dos táxis na categoria das atividades econômicas sujeitas ao poder de polícia administrativa, distanciando-os da ideia de serviços públicos *stricto sensu*. Nesse sentido são as lições de Celso Antônio Bandeira de Mello (Serviços públicos e serviços de utilidade pública. Caracterização dos serviços de táxi. Ausência de precariedade na titulação para prestá-lo e desvio de poder legislativo. In: Celso Antônio Bandeira de Mello. *Pareceres de direito administrativo*. São Paulo: Malheiros, 2011. p. 212-227), Hely Lopes Meirelles (*Direito administrativo brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2012. p. 457), Alexandre Santos de Aragão (Atividades privadas regulamentadas: autorização administrativa, poder de polícia e regulação. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, n. 10, p. 9-48, abr./jun. 2005), Dinorá Grotti (GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. Táxi. In: PONTES FILHO, Valmir; GABARDO, Emerson (org.). *Problemas emergentes da Administração Pública: Anais do XXVIII Congresso Brasileiro de Direito Administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, 2015.), Maria Sylvia Zanella Di Pietro (*Direito administrativo*. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 114-115.) e Marçal Justen Filho (*Curso de direito administrativo*. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 845).

ADI 5337 / DF

Diversos motivos permitem chegar a tal entendimento.

Em primeiro lugar, a regra, no direito constitucional brasileiro, é a da livre iniciativa, fundamento da ordem econômica nacional, de modo que a retirada de atividades do campo da iniciativa privada por meio da *publicatio* afigura-se como marcadamente excepcional. A redação do artigo 170, parágrafo único, da CF deixa claro que é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Ainda que inexista um conceito unívoco de serviço público, até mesmo em razão da conjunturalidade inerente a essa classificação, Odete Medauar observa a necessidade de uma

"relação de dependência entre a atividade e a Administração ou presença orgânica da Administração; quer dizer, a Administração está vinculada a essa atividade, exercendo controle permanente sobre o executor do serviço público; sua intervenção, portanto, é maior do que a aplicação de medidas decorrentes do poder de polícia, porque a Administração é responsável pela atividade." (MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998. p. 330 e 331).

É dizer, nesses casos, a atividade ordenadora estatal apresenta-se como insuficiente à concretização dos interesses públicos almejados, implicando a imprescindibilidade da titularidade do Estado sobre o próprio serviço.

Sob esse prisma, a referência constitucional apenas ao transporte coletivo sob a denominação de serviço público (artigo 30, V, da CF), sem qualquer ampliação do tratamento aos transportes individuais, denota *silêncio eloquente* da Constituição Federal (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Serviços Públicos e Serviço de Utilidade Pública – Caracterização dos Serviços de Táxi – Ausência de Precariedade na

ADI 5337 / DF

Titulação para prestá-los – Desvio de Poder Legislativo. In: *Pareceres de Direito Administrativo*. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 216-217; no mesmo sentido GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. Táxi. In: PONTES FILHO, Valmir; GABARDO, Emerson (org.). *Problemas emergentes da Administração Pública: Anais do XXVIII Congresso Brasileiro de Direito Administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, 2015.).

Essa diferenciação conceitual está replicada na Lei de Mobilidade, a qual, apenas ao tratar do transporte público coletivo, alude à noção de serviço público de transporte de passageiros (artigo 4º, VI, da Lei 12.587/2012).

Deveras, a ampliação acrítica do conceito de serviço público para abarcar também a atividade desenvolvida pelos táxis não faria sentido sob a lógica do regime jurídico aplicável a uma e outra categoria. O enquadramento de uma atividade na seara dos serviços públicos traz consequências jurídicas muito próprias, entre as quais se destacam a busca pelo ideal de universalização do serviço, o regime de bens específico, as normas referentes à sua extinção e reversão, a garantia constitucional de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, etc.

Não se cogita, evidentemente, de nenhuma dessas peculiaridades no que concerne aos táxis. Como frisa Floriano de Azevedo Marques Neto,

“uma atividade pode ser reservada ao regime de serviço público (e portanto retirada da livre iniciativa) ou porque o Estado quer universalizar ou porque ela tem características que impedem a competição (por exemplo, monopólios naturais) ou, ainda, porque demanda uma regulação rigorosa. Ora, o serviço de táxi não se enquadra em nenhuma destas condições. Não é um serviço que mereça ser universalizado (seria risível um programa ‘táxi para todos’ ou o subsídio nas tarifas do transporte individual); não é uma atividade de competição dificultosa (ao contrário, com o aplicativo a competição se torna quase perfeita), pois a única barreira intransponível de entrada

ADI 5337 / DF

de um novo competidor é, justamente, a reserva de mercado dada pelo número limitado de licenças. E a regulação, em geral, se presta mais a coibir clandestinos e proteger os licenciados do que assegurar conformidade no serviço prestado.” (MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. O Estado contra o mercado: Uber e o consumidor).

Em suma, a percepção de que os serviços de táxi correspondem, nos termos da legislação vigente, a serviços de utilidade pública implica dizer que se enquadram entre *“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 exercidas, impondo ainda a sua contínua sujeição à regulação do poder público autorizante, através de um ordenamento jurídico setorial”* (ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Direito dos Serviços Públicos*. Rio de Janeiro: Forense, 2007. p. 191-192)

No Agravo Regimental no Recurso Extraordinário 1.002.310, Segunda Turma, DJe de 3/8/2017, o Ministro Gilmar Mendes, Relator, externou o mesmo posicionamento, consignando em seu voto:

“não se sustenta a premissa adotada pelo acórdão recorrido, no sentido de que o serviço de táxis inclui-se na categoria de serviço público, o que demandaria a observância do procedimento licitatório, previsto no art. 175 da Constituição. Isso porque, conforme exhaustivamente demonstrado, o serviço de táxis é serviço de utilidade pública, prestado no interesse exclusivo do seu titular, mediante autorização do Poder Público. [...] Nesses termos, tratando-se o serviço de táxis de serviço de utilidade pública, cuja exploração pelo particular é autorizada pelo Poder Público, cabe à Municipalidade estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica de utilidade pública, bem como o modo de escolha do procedimento autorizador do serviço.”

A decisão restou assim ementada:

ADI 5337 / DF

“Agravo regimental no recurso extraordinário. 2. Ação direta de inconstitucionalidade perante o Tribunal de Justiça estadual. 3. Serviço de transporte individual de passageiro. Táxis. Prorrogação das atuais autorizações ou permissões que estiverem com o prazo vencido, ou em vigor por prazo indeterminado, por 15 anos, admitida prorrogação por igual período. 4. Serviço de utilidade pública prestado por particular. Não caracterização como serviço público. 5. Inaplicabilidade do art. 175 ou do art. 37, XXI, da Constituição Federal. Inexigibilidade de licitação. 6. Necessidade de mera autorização do Poder Público para a prestação do serviço pelo particular. Competência do Município para estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica. 7. Precedente do Plenário desta Corte: RE 359.444. Inteligência do art. 12-A da Lei 12.587/2012, com a redação dada pela Lei 12.865/2013. 8. Agravo regimental a que se nega provimento.” (RE 1.002.310 AgR, Rel. Min. Gilmar Mendes, Segunda Turma, julgado em 30/6/2017, DJe de 3/8/2017).

Contudo, encarar a exploração de táxis como atividade econômica sujeita à polícia administrativa e submetida, em regra, à liberdade de iniciativa não permite ignorar a intensa ingerência do poder público sobre esse mercado. Pelo contrário, é notório que o serviço de táxi, como atualmente delimitado na legislação brasileira – e sem que tal circunstância seja indene de críticas –, é intensamente regulado, submetendo-se tanto a restrições de entrada quanto ao controle estatal de preços.

O grande interesse público envolvido no serviço prestado pelos detentores das outorgas de táxi, aliado a determinadas características próprias desse mercado, foi historicamente utilizado como fundamento para que o mercado de transporte público individual fosse subordinado a forte ingerência estatal no direito nacional e comparado.

Essa intensa regulação setorial fica evidente na legislação ora em análise e, também, a partir das disposições da Lei 12.468/2011, que

ADI 5337 / DF

regulamenta a profissão de taxista, impõe condições para o exercício da atividade profissional e determina que é obrigatório, nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes, o uso de taxímetro anualmente auferido pelo órgão metrológico competente.

A *ratio* que norteia a criação de restrições à livre entrada e concorrência dos táxis costuma ser explicada da seguinte forma: afirma-se que, em especial quanto aos táxis nos segmentos de *rank* e *hail* (pontos de táxi e táxi de rua), haveria falhas de mercado e externalidades negativas impassíveis de mitigação espontânea e que demandam a consequente intervenção estatal.

Essas falhas, resumidamente, podem ser divididas entre (i) fatores de segurança, no que se incluem a necessidade de padronização mínima dos veículos e de formação profissional dos motoristas; (ii) fatores econômicos, como a existência de assimetrias de informação entre os motoristas e seus potenciais passageiros e a inexistência de uma real posição de barganha destes em relação àqueles para a fixação da remuneração pelo serviço; e (iii) fatores de planejamento urbano e ambiental, referentes à redução das externalidades negativas por meio da limitação do número de carros em circulação nos centros urbanos.

É o que explica Gustavo Binenbojm ao ressaltar:

“o Poder Público tem historicamente submetido o mercado de táxi a um intenso controle regulatório, marcado que é pela disciplina jurídica de variáveis econômicas centrais para o exercício da atividade, tais como entrada, preço, qualidade e segurança. É neste sentido que o serviço de táxi configura uma modalidade de transporte público individual. A fiscalização de entrada é apresentada como medida voltada a reduzir o impacto de externalidades negativas (pelo controle do volume de tráfego urbano e dos níveis de poluição ambiental) e a garantir a segurança de usuário e terceiros (ao permitir a verificação da habilitação técnica e da idoneidade moral dos condutores, além das

ADI 5337 / DF

condições de funcionamento dos veículos). O tabelamento de preços volta-se a mitigar as assimetrias de informação e os altos custos de transação que oneram o usuário do serviço. Já os indicadores de performance buscam otimizar a qualidade do serviço e a segurança no exercício da atividade, estipulando, por exemplo, tempo máximo de rodagem dos automóveis, testes periódicos do veículo, regularidade do taxímetro, identificações no automóvel, verificação rotineira de antecedentes criminais do motorista, exames médicos, limites de idade, entre outros requisitos.” (BINENBOJM, Gustavo. Poder de polícia, ordenação, regulação: transformações político-jurídicas, econômicas e institucionais do direito administrativo ordenador. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 216-217).

A relação de assimetria entre o motorista e seu potencial passageiro não permitiria que informações relevantes sobre qualidade do serviço prestado sejam refletidas no preço praticado. A teoria de Hayek, para quem o preço é uma forma de *comunicação de informação* sobre elementos do bem ou serviço que permite a realização de escolhas pelos participantes da relação econômica, seria, por isso, inaplicável em sua plenitude ao setor em questão (HAYEK, Friedrich A. The use of knowledge in society. *American Economic Review*, n. 4, p. 519/530, 1945).

Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo e Eduardo Frade Rodrigues, na mesma linha, lembram que:

“o consumidor que busca um táxi normalmente não tem condições de pesquisar adequadamente os melhores preços e serviços disponíveis, como se estivesse transitando por lojas em um shopping center. Como não sabem quando outro táxi irá passar nem quanto esse outro motorista irá lhe cobrar, os potenciais passageiros dificilmente rejeitam o primeiro táxi que lhes é oferecido. Tal condição é ainda mais agravada no caso, por exemplo, de turistas, que não conhecem a cidade e seus serviços de táxi, ou na ocorrência de condições climáticas adversas.” (RAGAZZO, Carlos Emmanuel Joppert; RODRIGUES, Eduardo Frade. Proporcionalidade e melhora

ADI 5337 / DF

regulatória a regulação dos serviços de táxi. *Revista do IBRAC*, n. 22, p. 287, 2013).

É bem verdade que essas assimetrias e falhas vêm sendo progressivamente mitigadas ou mesmo extirpadas com o advento de novas tecnologias. O uso de plataformas digitais permite, por exemplo, o controle mais intenso sobre a qualidade do serviço prestado, mediante o acompanhamento e avaliação em tempo real dos taxistas por meio de aplicativos. Permite também uma alocação mais racional da oferta ao evitar que motoristas circulem a esmo pela cidade em busca de passageiros.

Vale mencionar, por último, que a atividade ordenadora estatal sobre os táxis produz, ela mesma, uma série de consequências nocivas no mercado regulado. Como indicou recente estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), o estabelecimento de preços fixos pode inviabilizar o oferecimento de descontos em corridas e, conseqüentemente, a competição. Já a limitação de entrada no mercado pode levar a uma escassez artificial da oferta (CADE. *Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?*, 2018, p. 15). A regulação estatal, longe de constituir uma panaceia, deve ser dosada adequadamente, de acordo com elementos empíricos e estudos de impacto regulatório.

Feitas as devidas considerações introdutórias sobre o tema, volta-se agora ao mérito da presente ADI.

II. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL

O Município de Unaí, em sua manifestação de *amicus curiae*, e o Ministério Público, em seu parecer, apontaram para uma suposta inconstitucionalidade formal dos dispositivos *sub examine*, sob a alegação de que a União teria adentrado o terreno das competências dos

ADI 5337 / DF

municípios para “legislar sobre assuntos de interesse local” e “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” (artigo 30, I e V, da CF).

Não procedem os referidos argumentos, pelos motivos que passo a demonstrar.

Como verificado no tópico precedente, os serviços de táxi não consistem em serviços públicos, mas em atividades econômicas *stricto sensu*, mesmo que dotadas de especial interesse e relevância pública.

Não incide, portanto, quanto à sua regência, o disposto no artigo 30, V, da CF, que expressamente resguarda aos municípios a competência para organizar e prestar *serviços públicos de interesse local*. A menção expressa daquele dispositivo em relação ao *transporte coletivo*, pelo contrário, apenas reforça a conclusão quanto à inaplicabilidade do inciso em se tratando de *transporte individual*, porquanto a expressão não comporta interpretação ampliativa ou extensão analógica.

A alegada violação do artigo 30, I, da CF tampouco subsiste.

A União ostenta competência privativa para legislar sobre diretrizes da política nacional de trânsito e transporte e sobre condições para o exercício de profissões (artigo 22, IX, XI e XVI, da CF). Precedente: ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, julgada em 1º/8/2006, DJ de 10/11/2006.

A doutrina aponta certa impropriedade na inclusão do citado inciso IX no rol das competências privativas, já que, “quando a Constituição confere a um ente o estabelecimento de normas gerais sobre uma matéria, automaticamente está admitindo que a hipótese é de competência concorrente. Assim sendo, se o constituinte destinou à União a fixação de diretrizes da política

ADI 5337 / DF

nacional de transportes, pode-se interpretar que o fez porque quis automaticamente que os demais integrantes da Federação estabelecessem as regras específicas pertinentes, para atender às respectivas peculiaridades” (ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de. In: Canotilho, J.J. et al, Comentários à Constituição do Brasil. 2. ed. São Paulo: Saraiva jur: Almedina, 2018. p. 802).

Assim, a designação de competência para o estabelecimento de *diretrizes* significa que não cabe à legislação federal o exaurimento de toda a normatização de transporte em âmbito local. O imperativo de uniformidade no tratamento da política de transporte em todo o território nacional foi sopesado, pelo texto constitucional, com a necessidade de adequação das políticas públicas à realidade específica de cada um dos entes federativos.

Está-se diante, pois, de uma hipótese de aplicação do critério de repartição de competências constitucionais em razão da *predominância de interesses*.

Paulo Bonavides observa que:

“o critério básico de distinção é do interesse predominante, ou seja, frente aos interesses da União ou dos Estados, em determinadas matérias, o interesse municipal deve ter um grau maior de validade, em situações peculiares, como o problema do estacionamento nas ruas do Centro da cidade (...). Assim, cabe ao Município o exercício do direito dentro de uma perspectiva que indica que a competência se dê sobre as matérias locais, como em qual bairro precisa ter um determinado hospital, enquanto à União cabe a expedição de normas gerais e a condução de políticas globais. Os Estados ficam numa posição intermediária, tendo competência sobre problemas regionais que lhes são afeitos.” (Comentários a Constituição Federal de 1988. Rio de Janeiro, Forense, 2009. p. 633.)

O problema, em vista disso, é conferir significação suficientemente

ADI 5337 / DF

acurada ao conceito de *norma geral*, indeterminado por excelência.

Em estudo específico sobre o tema, o saudoso professor Diogo de Figueiredo Moreira Neto define as normas gerais como:

“declarações principiológicas que cabe à União editar, no uso de sua competência concorrente limitada, restrita ao estabelecimento de diretrizes nacionais sobre certos assuntos, que deverão ser respeitadas pelos Estados-Membros na feitura das suas respectivas legislações, através de normas específicas e particularizantes que as detalharão, de modo que possam ser aplicadas, direta e imediatamente, às relações e situações concretas a que se destinam, em seus respectivos âmbitos políticos.” (MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. Competência concorrente limitada: o problema da conceituação das normas gerais. *Revista de Informação Legislativa*, n. 100, 1988, p. 159).

Tércio Sampaio Ferraz Júnior ressalta, todavia, que:

“sempre será possível dizer que, por exemplo, quanto ao conteúdo, normas gerais prescrevem princípios, diretrizes sistemáticas, temas que se referem a uma espécie inteira e não a alguns aspectos, mas isto é insuficiente para reconhecer quando estamos diante de uma norma geral ou de uma particular. Sempre restarão dúvidas, no caso concreto, para aplicar o critério estritamente lógico-formal. Deste modo, para o intérprete, a necessidade de se analisar o conteúdo num contexto finalístico se impõe. Assim, do ângulo teleológico, a distinção há de se reportar ao interesse prevalecente na organização federativa.” (FERRAZ JÚNIOR, Tércio Sampaio. Normas gerais e competência concorrente. Uma exegese do art. 24 da Constituição Federal. *Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo*, v. 90, p. 245-251, 1995, p. 249).

Os motivos que levam à edição de normas gerais, nas lições do mesmo autor, referem-se à necessidade de uniformização de certos temas em escala nacional para plena concretização do federalismo cooperativo.

ADI 5337 / DF

Nos casos em que a matéria extravasa o interesse de uma unidade federativa ou é comum a todas elas, deixar a cargo das autoridades locais determinadas conceituações geraria “*conflitos ou dificuldades no intercâmbio nacional*” (FERRAZ JÚNIOR, Tércio Sampaio. Normas gerais e competência concorrente. Uma exegese do art. 24 da Constituição Federal. *Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo*, v. 90, p. 245-251, 1995, p. 250).

In casu, a análise do artigo 12-A da Lei 12.587/2012 sob o filtro teleológico demonstra não ter havido excesso no exercício das competências legislativas da União. O que se percebe, em verdade, foi um esforço de uniformização da disciplina jurídica de tema que demanda harmonização nacional.

Com efeito, é imperioso certo nível de coerência e uniformidade no tratamento das outorgas de táxis, ainda que questões como o número da frota e os locais de circulação, etc. sejam determinadas pela autoridade local.

O *caput* do artigo 12-A, ao afirmar a existência de *direito à exploração de serviços de táxi* a ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local, nada mais fez que reconhecer algo que é decorrência lógica da natureza jurídica do serviço: sendo ele uma atividade econômica sujeita ao consentimento de polícia (e não serviço público), a sua exploração é chancelada por aqueles que cumprirem os requisitos legais aplicáveis. Isso porque não se cogita que a Administração Pública conceda outorgas para o exercício de uma profissão de maneira discricionária e/ou desvinculada de requisitos objetivos e aprioristicamente determinados.

O mesmo artigo resguardou aos municípios a estipulação dos padrões e requisitos para o acesso à autorização de táxis, estes sim contingentes de acordo com critérios de interesse público peculiares a

ADI 5337 / DF

cada localidade.

Deste modo, a previsão de transmissibilidade das outorgas contida nos parágrafos impugnados na presente ADI, embora padeça de inconstitucionalidade material a ser destrinchada a seguir, não ultrapassa a seara das *diretrizes nacionais*, ao condicionar igualmente sua ocorrência à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

O fato de ter havido prévios vetos presidenciais a dispositivos de teor semelhante não autoriza *per se* a conclusão pela sua inconstitucionalidade, já que não se trata de juízo vinculante – nem para o Poder Executivo, que pode em momento posterior alterar seu entendimento, nem para o Poder Legislativo, que pode rejeitar o veto nos termos do artigo 66, § 4º, da CF, nem para o Poder Judiciário.

À luz dessas considerações, não vislumbro, em conclusão, inconstitucionalidade formal nos dispositivos impugnados.

III. INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL

A inconstitucionalidade material dos parágrafos do artigo 12-A da Lei de Mobilidade, por outro lado, deve ser reconhecida.

Repise-se o teor do dispositivo impugnado: permite-se a transferência *inter vivos* ou *causa mortis* da outorga do serviço de táxi a terceiros pelo tempo remanescente do prazo de outorga, desde que condicionada à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para o serviço. Noutras palavras, houve verdadeira comoditização (i.e. transformação em mercadoria) das outorgas de serviço de táxi.

ADI 5337 / DF

A justificativa apresentada pelo legislador para a inclusão do texto normativo no corpo da Medida Provisória 615/2013, por meio de emenda, foi a existência de suposta vulnerabilidade especial das famílias dos taxistas quando do falecimento do detentor da outorga. Confira-se o trecho pertinente do parecer exarado pela Comissão Mista do Congresso Nacional sobre a matéria:

“Um drama tem se abatido sobre a família dos taxistas. Quando falecem, não é incomum que deixem pesadas dívidas relativas ao veículo com o qual lutam pela sobrevivência. Além de se confrontarem com a perda do ente querido e do arrimo de família, têm de se ver com elevadas dívidas e, o que é pior, com a cessação daquela vinculação social que permitia à família sua sobrevivência.

Não se pretende, de maneira alguma, transformar uma concessão pública, algo que é e deve ser eminentemente precário e temporário, em um bem hereditário. Ao contrário, o que se pretende é dar à família um tempo de recuperação, de reorganização patrimonial. A outorga pública não ficará indefinidamente com a família, mas terminará em seu prazo original, como ocorreria se detida pelo falecido. Por essa razão, incluímos dispositivo na Lei 12.587, de 2012, mantendo com a família, em caráter temporário, somente pelo prazo original, o direito à outorga da prestação de serviço de táxi.”

Em suas informações, a Presidência da República acrescentou que a possibilidade de transferência do direito à exploração do serviço de táxi objetivaria impedir o crescimento do mercado informal de comercialização de outorgas.

Antes de examinar se tais argumentos têm amparo no sistema constitucional vigente, é importante recordar que o controle judicial sobre opções regulatórias do Poder Legislativo deve atentar para as capacidades institucionais de cada um dos Poderes Constituídos.

É dizer, o Poder Judiciário não pode almejar a substituição de opções legislativas e administrativas legítimas por suas próprias convicções

ADI 5337 / DF

ideológicas. Há um imperativo de *humildade* no exercício da função jurisdicional, condizente com o reconhecimento de que, em certas matérias, os juízes não necessariamente detêm as adequadas condições epistêmicas, políticas ou institucionais para dar a palavra final (SUNSTEIN, Cass R. *A constitution of many minds: why the founding document doesn't mean what it meant before*. Princeton University Press, 2009).

Nesse sentido, Rodrigo Brandão ressalta que:

“se as políticas públicas (policies) são objetivos econômicos, políticos ou sociais da comunidade implementados através de programas de ação governamentais que visam a coordenar os meios à disposição do Estado e as atividades privadas, parece natural que a capacidade institucional do Poder Legislativo confere-lhe maior aptidão para concebê-las e implementá-las.” (BRANDÃO, Rodrigo. *Supremacia Judicial versus Diálogos Constitucionais*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2012. p. 223).

No entanto, mesmo um Judiciário tendencialmente autocontido não deixará de invalidar atos de outros Poderes quando constatar que o legislador ou o administrador público agiram para além de suas balizas constitucionais.

A doutrina administrativista contemporânea é uníssona em sustentar que o processo de constitucionalização do Direito ocorrido no ordenamento jurídico nacional a partir da promulgação da Carta de 1988 teve como um de seus principais reflexos a irradiação dos princípios e valores constitucionais para o campo do Direito Administrativo. Como destacam Patrícia Ferreira Baptista e Daniel Capecchi,

“A ascensão do constitucionalismo veio simultaneamente à implantação e ao esforço de consolidação de um Estado democrático de direito — que, vale destacar, ainda não deve ser considerado acabado, especialmente na parte que refere à Administração Pública. Assim,

ADI 5337 / DF

*pode-se afirmar que o direito administrativo brasileiro longe de passar imune, foi, ao contrário, talvez a disciplina jurídica mais fortemente alcançada pela nova ordem constitucional. Forçado, para o bem, praticamente a reinventar-se. A constitucionalização do direito administrativo brasileiro chacoalhou e persiste chacoalhando paradigmas e premissas clássicas da disciplina. Forçou — e continua forçando, porque o direito é naturalmente apegado a interpretações retrospectivas — a releitura de praticamente todos os seus institutos. Trouxe tutela a um cidadão que não era mais que um súdito de um Estado acostumado ao autoritarismo de decisões unilaterais e imperativas.” (BAPTISTA, Patrícia; CAPECCHI, Daniel. Se o direito administrativo fica, o direito constitucional não passa: perspectivas do direito público contemporâneo sobre uma velha questão. *Revista de Direito da Cidade*, v. 8, n. 4, p. 1938-1960, 2016.)*

O texto constitucional foi extremamente analítico no que diz respeito à positivação de normas de Direito Administrativo – em especial aquelas concernentes à relação travada entre administrador e administrado. Se antes esse era um campo do direito em que imperava a ideia de *subordinação* e da *supremacia do interesse público*, hoje é possível dizer que o Estado se encontra efetivamente vinculado, em *toda a sua atuação*, a um ideal de promoção dos direitos fundamentais e do interesse público.

Na feliz síntese de Gustavo Binbenbojm,

“erige-se hodiernamente a ideia de constitucionalização do direito administrativo como alternativa ao déficit teórico apontado nos itens anteriores, pela adoção do sistema de direitos fundamentais e do sistema democrático qual vetores axiológicos – traduzidos em princípios e regras constitucionais – a pautar a atuação da Administração Pública. Tais vetores convergem no princípio maior da dignidade da pessoa humana e, (I) ao se situarem acima e para além da lei, (II) vincularem juridicamente o conceito de interesse público, (III) estabelecerem balizas principiológicas para o exercício legítimo da discricionariedade administrativa e (IV) admitirem um espaço próprio

ADI 5337 / DF

para as autoridades administrativas independentes no esquema de separação de poderes e na lógica do regime democrático, fazem ruir o arcabouço dogmático do velho direito administrativo.” (BINENBOJM, Gustavo. Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 24-25).

Portanto, não são toleradas, num Estado Democrático de Direito, escolhas normativas e gerenciais que passem ao largo do que dispõe o artigo 37, *caput*, da CF, cujo teor merece transcrição:

“Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)”

Mesmo quando inaplicável a regra constitucional da licitação, como no caso concreto – em que se cuida de *consentimento de polícia* necessário à execução de atividade econômica em sentido estrito –, incidem os imperativos da impessoalidade, moralidade, publicidade, economia e eficiência. A licitação é apenas *um entre os possíveis meios* aptos à concretização desses mesmos ideais.

Não se pode perder de vista, assim, que *“o poder de polícia constitui limitação à liberdade individual, mas tem por fim assegurar esta própria liberdade e os direitos essenciais do homem”* (CAVALCANTI, Themístocles Brandão. *Tratado de direito administrativo*, vol. III. Freitas Bastos, 1956). Os critérios utilizados para o acesso à outorga devem ser *objetivos, impessoais e isonômicos*, tal qual em qualquer outra hipótese em que o poder público realize uma escolha alocativa de bens ou serviços escassos.

Frise-se: quando a escolha da Administração Pública sobre o acesso de um cidadão a determinado bem jurídico culminar na preterição de

ADI 5337 / DF

outros interessados quanto a esse mesmo bem, há de existir *justificação clara, racional e objetiva a respeito dessa escolha ou da forma como ela se dá.*

Também a Ministra Cármen Lúcia já destacou que

*“mais do que a igualdade na lei, caminhou-se ao norte da igualdade no Direito, valendo, então, o significado de que ao Direito compete promover a igualação dos iguais e o tratamento diversificado apenas daqueles que se diversifiquem segundo critérios de justiça racionalmente postos e suficientemente motivados.” (ROCHA, Cármen Lúcia Antunes da. *O Princípio Constitucional da Igualdade*. Belo Horizonte: Lê, 1990. p. 39).*

A escassez do bem jurídico, *in casu*, está configurada pela impossibilidade, pelo menos segundo a lógica que permeia a sua regulação (mas que não necessariamente corresponde à realidade), de que todos os aspirantes à obtenção da autorização do serviço de táxi possam alcançá-la, mercê das supostas externalidades negativas geradas pelo excesso de carros em circulação nas cidades. Em razão disso, é imprescindível que algum processo seletivo – *e.g.* credenciamento, chamamento público – seja adotado, de modo a distanciar a decisão administrativa final das vontades subjetivas do agente público que a exterioriza.

Nesse cenário, não convencem os argumentos apresentados pela AGU para a defesa dos dispositivos normativos em exame.

Quanto à transmissão *causa mortis* da autorização, é inegável que a morte do provedor de uma família é situação trágica cujas dimensões psicológicas, sociais e econômicas sobre seus dependentes não podem ser subestimadas.

Contudo, a *hereditariedade*, numa República, deve ser a franca exceção, sob pena de se abrirem espaços de *patrimonialismo* onde deve

ADI 5337 / DF

imperar a *isonomia*. Em se tratando de exploração de atividade econômica de interesse público cuja execução não é acessível a toda a população, o tratamento preferencial conferido aos herdeiros dos taxistas implica em restringir ainda mais a entrada dos demais interessados no mercado.

O princípio republicano, como expõe doutrinariamente o Ministro Ricardo Lewandowski, é verdadeiro pilar estruturante do Estado brasileiro e compõe parte do núcleo essencial da Constituição Federal. O ideário republicano permeia toda a Carta Maior,

“consubstanciando um projeto de desenvolvimento nacional que busca a superação das desigualdades, a efetivação dos direitos fundamentais e a consolidação da democracia. Por essa razão, o princípio republicano, na sistemática constitucional vigente, não se resume apenas à eleição dos representantes do povo, por um mandato renovável periodicamente (arts. 27, § 1º ; 28; 29, I e II; e 82), mas implica também a igualdade de acesso dos cidadãos aos cargos públicos, eletivos ou-não, preenchidos os requisitos legais (arts. 14, § 3º ; e 37, 1), além de contemplar a progressiva superação das causas da pobreza e dos fatores de marginalização, simultaneamente à supressão dos privilégios de todo o gênero (arts. 1º I e II; 3º, I III e IV; 5º ; 6º ; 7º ; 23, X; e 170, VII).” (LEWANDOWSKI, E. R. (2005). Reflexões em torno do princípio republicano. Revista Da Faculdade De Direito, Universidade De São Paulo, 100, 189-200).

A Constituição Federal de 1988 trata do tema da igualdade em toda a sua extensão, seja (a) vedando genericamente a produção de desigualdades arbitrárias, ao afirmar em seu artigo 5º, *caput*, que “*todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, [...]*”; (b) trazendo, já em seu bojo, proibições específicas de discriminações consideradas odiosas, como quando se refere expressamente à igualdade entre homens e mulheres (artigo 5º, I) e à proibição de diferenças salariais, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil, bem como à proibição de discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência (artigo 7º,

ADI 5337 / DF

XXX e XXXI); ou ainda (c) afirmando em diversos dispositivos uma correspondente obrigação prestacional do Estado no sentido de ativamente buscar a concretização de situações materiais mais equânimes. Neste último caso encontram-se, por exemplo, a previsão da erradicação da pobreza e da marginalização, da redução das desigualdades sociais e regionais e da promoção do bem de todos, *sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação*, como objetivos fundamentais da República.

Essas considerações, quando aplicadas ao caso concreto, indicam que o Estado deve ter razões especialmente sensíveis para se distanciar da impessoalidade e isonomia.

Nesse ponto, vale invocar as lições de Celso Antônio Bandeira de Mello, para quem os tratamentos diferenciados concedidos a administrados são

“compatíveis com a cláusula igualitária apenas e tão-somente quando existe um vínculo de correlação lógica entre a peculiaridade diferencial acolhida, por residente no objeto, e a desigualdade de tratamento em função dela conferida, desde que tal correlação não seja incompatível com interesses prestigiados na Constituição.” (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *O conteúdo jurídico do princípio da igualdade*. 3. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1999. p. 24).

Noutras palavras, o conceito de igualdade *material* é inerentemente *relacional*: sua aferição pressupõe atenção à realidade fática. A priorização dos sucessores dos taxistas, no caso de falecimento durante o prazo da outorga, em detrimento do acesso à autorização por outros interessados porventura existentes na sociedade, apenas se justificaria na hipótese de *impacto desproporcional sobre aquela classe e especial vulnerabilidade desta*.

A isonomia, no bojo da Administração Pública, apresenta ainda maior relevância dada a sua íntima relação com o princípio da

ADI 5337 / DF

impessoalidade, pelo qual, segundo a professora Odete Medauar,

*“a Constituição visa obstaculizar atuações geradas por antipatias, simpatias, objetivos de vingança, represálias, nepotismo, favorecimentos diversos, muito comuns em licitações, concursos públicos, exercício do poder de polícia. Busca, desse modo, que predomine o sentido de função, isto é, a ideia de que os poderes atribuídos finalizam-se ao interesse de toda a coletividade, portanto a resultados desconectados de razões pessoais. Em situações que dizem respeito a interesses coletivos ou difusos, a impessoalidade significa a exigência de ponderação equilibrada de todos os interesses envolvidos, para que não se editem decisões movidas por preconceitos ou radicalismos de qualquer tipo.” (Medauar, Odete. *Direito administrativo moderno*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016. p. 152).*

No caso concreto, não foram apresentados quaisquer dados dos quais se possa inferir que (a) taxistas seriam mais propensos a serem os provedores financeiros de suas respectivas famílias, ao contrário de outras categorias profissionais como motoristas particulares, porteiros, enfermeiros, secretários, professores, comerciantes ou advogados; (b) taxistas estariam sujeitos a um especial risco de morte prematura decorrente de sua profissão; ou (c) taxistas deixariam proporcionalmente mais dívidas para os seus respectivos herdeiros do que outras categorias profissionais.

Pelo contrário: *toda* morte de um membro economicamente ativo de uma família resulta num abalo financeiro desta; *todo* ingresso num mercado econômico pode demandar eventuais gastos e endividamento (seja com a compra de um veículo, a aquisição de um estabelecimento comercial ou mesmo o investimento em qualificação acadêmica); *todo* falecimento de familiar pode ter como consequência o endividamento dos seus sucessores.

Daí não decorre a possibilidade automática de perpetuação do

ADI 5337 / DF

exercício da atividade econômica pelos herdeiros do falecido, privilégio que não se estende, em regra, aos demais segmentos profissionais e que implica em inegável *apropriação privada de ato administrativo de natureza pública*.

A aproximação excessiva do ato de consentimento de polícia à disciplina a um direito de índole real, transmissível *causa mortis*, ainda que tenha sido motivada por nobres intenções do legislador, ocasiona desvios indesejáveis: transforma a outorga em bem patrimonial a ser partilhado, com uma consequente garantia de rendimentos às famílias dos beneficiários que não se coaduna, sequer, com a precariedade que usualmente caracteriza as autorizações.

Nem mesmo os taxistas, em princípio, têm a garantia de que poderão exercer, de modo ininterrupto, a sua atividade durante todo o prazo da outorga – podem ser acometidos por doenças, ter o seu veículo avariado, deixar de cumprir alguma das condições legais, ver revogado ou anulado o ato de outorga, etc.

A perpetuação da outorga para além da pessoa física do taxista também não se harmoniza com a sua natureza de ato *intuitu personae*. No momento em que exarado o ato de consentimento de polícia, são analisadas as características daquele que o pleiteia, o qual concorre de forma pessoal e direta com os demais interessados no exercício da atividade econômica; a morte do beneficiário do ato, conseqüentemente, deve levar à extinção do ato pelo desaparecimento de parte do elemento subjetivo da relação.

Mesmo que o sucessor do beneficiário do ato igualmente cumpra todos os requisitos legais pertinentes à exploração do serviço, fato é que não houve a sua submissão a semelhante processo de escolha. Destarte, a permanência da outorga na esfera de direitos dos sucessores protege estes últimos em prejuízo daqueles que igualmente almejam a condição de

ADI 5337 / DF

taxista e que, com a continuidade da outorga nas mãos dos familiares do falecido, serão novamente alijados do processo seletivo público.

A respeito, Alexandre Santos de Aragão observa que os desdobramentos do princípio da proporcionalidade, quando aplicados ao campo do Direito Econômico, implicam (i) quanto ao elemento *adequação*, que a restrição à liberdade do mercado deve ser apropriada à realização dos objetivos sociais perquiridos; (ii) quanto ao elemento *necessidade*, que o Estado deve impor a menor restrição possível, de forma que, entre as várias medidas aptas a realizar a finalidade pública, opte pela menos restritiva à liberdade de mercado; e (iii) quanto à proporcionalidade em sentido estrito, que a restrição imposta ao mercado deve ser compatível com o benefício social visado (ARAGÃO, Alexandre Santos de. O princípio da proporcionalidade no direito econômico. *Revista de Direito Administrativo*, v. 223, p. 199-230, 2001, p. 208-209).

A restrição adicional à entrada no mercado, que garante a determinadas famílias o desempenho continuado da atividade econômica a despeito de processo objetivo de seleção, vai de encontro ao princípio da proporcionalidade nas acepções acima indicadas. Não é adequada ao fim almejado, porquanto, como será visto, não gera diminuição dos custos sociais gerados pelo controle de entrada do mercado de táxis, contribuindo para a própria concentração de outorgas nas mãos de poucos e para a precarização da atividade. Tampouco é necessária, na medida em que ao Estado é possível a tutela dos taxistas e das respectivas famílias sem a restrição ainda mais intensa da liberdade de iniciativa (e.g. a concessão de benefícios fiscais, regulação das condições de trabalho, etc.). Não passa, em especial, pelo filtro da proporcionalidade em sentido estrito, por impor restrição *séria* sobre a liberdade de profissão e a livre iniciativa de terceiros sem qualquer indicação de que existiria, *in concreto*, uma demanda especial e justificada para tal.

A inconstitucionalidade da previsão legal da transferência da

ADI 5337 / DF

autorização para terceiros estranhos à relação travada entre a Administração Pública e o beneficiário da outorga fica ainda mais clara diante da hipótese de cessão *inter vivos*.

Como expõe Dinorá Grotti,

“[a] forma como a atividade de taxista vinha sendo exercida acarretou desvirtuações quanto ao tratamento conferido à matéria, levando à equivocada conclusão de que o ato expedido pela Administração consistia em uma ‘propriedade’, passível de transferência inter vivos ou causa mortis. Em face dessa visão distorcida, houve o aparecimento do lucrativo mercado de comercialização, através de transferências irregulares entre os particulares, e a exploração dos profissionais que não são detentores dos títulos e prestam o serviço como condutores auxiliares, pagando diárias extorsivas pelo aluguel das ‘placas de táxi’.” (GROTTI, Dinorá Adelaide Musetti. Táxi. In: PONTES FILHO, Valmir; GABARDO, Emerson (org.). *Problemas emergentes da Administração Pública: Anais do XXVIII Congresso Brasileiro de Direito Administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, 2015).

Deveras, ante a periodicidade esporádica com que o poder público revê o número de outorgas em cada município e realiza novas ofertas ao público, há inegável poder de barganha dos autoritários na alienação deste ativo. Sob este prisma, a livre transferibilidade dos instrumentos de outorga é violadora dos princípios constitucionais da moralidade, eficiência, isonomia e impessoalidade em pelo menos quatro aspectos distintos.

Em primeiro lugar, a alienabilidade das autorizações oportuniza aos detentores auferir proveitos desproporcionais na venda da outorga a terceiros, em frontal ofensa à vedação do enriquecimento sem causa. Evidentemente, apenas se cogita da alienação de um bem jurídico pelo *maior preço possível*, o que significa que o mercado de comercialização dessas outorgas é extremamente lucrativo.

ADI 5337 / DF

Em reportagem da revista *Veja* de 21 de fevereiro de 2016, afirma-se que:

“depoimentos colhidos pelo Ministério Público de São Paulo indicam que cerca de metade dos 34.000 taxistas de São Paulo comprou ou alugou o alvará de que se utiliza. Os valores do aluguel somam em média 1700 reais mensais – ou uma diária de 150 reais caso o motorista alugue também, além da licença, um carro de frota. Já a soma para compra do alvará pode chegar a 180.000 reais.” (Mercado negro de alvarás: a real ameaça aos taxistas. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/mercado-negro-de-alvaras-a-real-ameaca-aos-taxistas/>>).

Nesse sentido, estudo comparado sobre o setor realizado pelo Banco Mundial indica:

“[o]nde todos os fatores – quantidade, qualidade e tarifas – são regulados simultaneamente, como foi o caso na maioria dos países industrializados por muitos anos, a licença para operar (referida em alguns países como um ‘medalhão’ e em outros como uma ‘placa’) tornou-se um bem valioso. Em alguns países, as licenças de operação tornaram-se direta e indiretamente negociáveis, muitas vezes com um prêmio. O prêmio representa grosso modo o valor capitalizado dos fluxos de lucros futuros esperados associados à proteção contra a entrada no mercado livre. No Reino Unido, o prêmio médio por licença em áreas sujeitas a regulamentação de entrada é de US\$ 30.000, embora o valor possa chegar a US\$ 100.000. Em Hong Kong e em alguns mercados regulamentados dos EUA, o valor do sobrepreço da licença é ainda maior. A observação desses altos prêmios artificiais levou muitos países industrializados a liberalizar a regulação.” (GWILLIAM, Kenneth M. Regulation of taxi markets in developing countries: issues and options, The World Bank, Washington DC, 2005, tradução livre de: *‘Where all factors – quantity, quality and fares – are regulated simultaneously, as was the case in most industrialized countries for many years, the license to*

ADI 5337 / DF

operate (referred to in some countries as a 'medallion' and in others as a 'plate') became a valuable asset. In some countries, operating licenses became directly and indirectly tradable, often at a premium. The premium represents broadly the capitalized value of the expected future profit flows associated with protection from free market entry. In the U.K., the average license premium in areas subject to quantity regulation is \$30,000, though the amount can reach \$100,000. In Hong Kong and some regulated U.S. markets, the premium value of the license is even higher. Observation of these high artificial premiums has led many industrialized countries to liberalize regulation.)"

Em segundo lugar, a livre cessão das outorgas contribui para a concentração no mercado, gerando incentivos perversos para a obtenção de autorizações não com a finalidade precípua de prestação de um serviço de qualidade, mas sim para a especulação econômica.

Exemplificativamente, Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada pela Câmara de Vereadores de Campo Grande/MS indicou que mais de 10% de todas as outorgas expedidas no município estariam concentrados numa única família local (Vereadores aprovam relatório final da CPI do Táxi em Campo Grande. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/vereadores-aprovam-relatorio-final-da-cpi-do-taxi-em-campo-grande.ghtml>>).

Já no Município do Rio de Janeiro, tem-se notícia de que apenas três grupos econômicos controlariam mais da metade dos táxis de empresas na cidade (Apenas três grupos controlam 55,8% dos táxis de empresas na cidade. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/apenas-tres-grupos-controlam-558-dos-taxis-de-empresas-na-cidade-17179697>>).

Em terceiro lugar, aumentam-se os incentivos para que a categoria profissional exerça influência política sobre os reguladores para evitar a entrada de novos taxistas no mercado, de modo a preservar o ambiente

ADI 5337 / DF

de escassez das outorgas e seu conseqüente sobrepreço. A imposição de barreiras excessivas à entrada em dado mercado, assim, deve ser vista com desconfiança.

Nas palavras do célebre professor Anthony Ogus,

“[d]esde os primeiros trabalhos seminais de Milton Friedman sobre as profissões, explicações (e críticas) sobre sistemas de licenciamento profissional abundaram. Os esforços de vários grupos e associações profissionais para obter legislação de entrada para a sua ocupação estão bem documentados. Não é difícil entender o entusiasmo deles. As condições que os requerentes devem satisfazer para obter uma licença (nomeadamente a formação) elevam os custos de entrada; e, claro, quanto mais severas as condições, maiores os custos. O aumento dos custos reduzirá a oferta de serviços e aumentará preços. A extensão deste aumento e até que ponto o fornecedor terá lucro com os preços mais altos dependerá da disponibilidade no mercado de substitutos para os serviços: quanto mais imperfeito o substituto, maior o aumento de preço, e quanto maior o lucro (rent) ganho pelo fornecedor.” (OGUS, Anthony I. Regulation: Legal form and economic theory. Bloomsbury Publishing, 2004, p. 219, tradução livre de: ‘Since Milton Friedman’s seminal early work on the professions, private interest explanations (and criticisms) of occupational licensing systems have abounded. The efforts of various professional groups and associations to obtain licensing legislation for their occupation are well documented. It is not difficult to understand their enthusiasm. The conditions which applicants must satisfy to obtain a licence (notably training) raise the costs of entry; and of course the more severe the conditions, the higher the costs. The increase in costs will reduce the supply of services and raise prices. The extent of the latter and the extent to which the supplier will profit from the higher prices will depend on the availability in the market of substitutes for the services: the more imperfect the substitute, the higher the price increase, and the greater the profit (rent) earned by the supplier’).”

ADI 5337 / DF

A revenda de outorgas de táxi vem sendo indicada pela literatura econômica como um exemplo desse tipo de falha regulatória (nesse sentido, Toner, J.P. (1992). Regulation in the Taxi Industry. Working Paper. Institute of Transport Studies, University of Leeds, Leeds, UK; CETIN, Tamer; ERYIGIT, Kadir Yasin. The economic effects of government regulation: Evidence from the New York taxicab market. *Transport Policy*, v. 25, p. 169-177, 2013).

Somando-se o controle de preços usualmente exercido pelo Estado com a restrição de entrada também em geral presente no setor, a possibilidade de alienação da autorização passa a ser fator incentivador de comportamento oportunista (*rent-seeking*), tanto pelo taxista individualmente, que busca auferir o maior preço possível na revenda da outorga, quanto para a própria categoria profissional, que passa a se mobilizar em prol da manutenção da escassez na oferta de transporte individual, como forma de preservar os lucros extraordinários auferidos com a transferência da autorização.

No Brasil, recente estudo realizado pelo CADE informa que no Distrito Federal, por exemplo, o número de outorgas para táxis não se alterou entre os anos de 1979 e 2015, nada obstante o fato de a população local ter crescido mais de 142% no mesmo período (CADE. *Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?*, 2018, p. 15).

Gustavo Binenbojm, igualmente, enxerga nas limitações no número de outorga de autorizações nas legislações locais indícios fortes de captura regulatória. O professor cita, exemplificativamente, a Lei 5.492/2012, do Município do Rio de Janeiro, que estipula um critério máximo de outorga de autorizações para táxis, correspondente à “proporção de um veículo para cada setecentos habitantes do Município” (art. 1º), proíbe “a liberação de nova permissão até ser alcançada a proporcionalidade estabelecida no artigo anterior” (art. 2º) e exclui a

ADI 5337 / DF

possibilidade de “constituição de novas empresas que operem como locadora de veículos e taxímetro no Município do Rio de Janeiro” (art. 7º). Para o autor,

“Trata-se, evidentemente, de barreira normativa à entrada – ou regulação de entrada limitadora da quantidade de serviço ofertado – de potenciais taxistas que não encontra respaldo em evidências empíricas sobre as reais necessidades percebidas no mercado. Por que um veículo para cada setecentos habitantes? Qual o fundamento empírico ou econômico para legitimar a razão ‘um veículo – setecentos habitantes’? O motivo é incerto. Porém, o que é certa é a existência – notória nos maiores Municípios – de um mercado secundário marginal operado por titulares de autorizações, em que as licenças são controladas por oligopólios de grupos empresariais que efetuam o ‘aluguel’ dos táxis a terceiros interessados através do mecanismo de ‘diárias’, o que sugere um forte indício de prática de sobrepreço no mercado de prestação de serviço de transporte público de passageiros por táxi, inclusive na previsão desnecessária da ‘bandeira 2’.” (BINENBOJM, Gustavo. Novas tecnologias e mutações regulatórias nos transportes públicos municipais de passageiros: um estudo a partir do caso UBER. *Revista de Direito da Cidade*, v. 8, n. 4, p. 1690-1706, 2016).

Em quarto lugar, a legislação ora em análise age em favor da precarização das condições de trabalho dos taxistas não detentores das outorgas, que, impossibilitados de obterem as próprias autorizações, prestam serviços aos autorizatários na condição de motoristas auxiliares.

Conquanto as modificações no setor de transporte individual advindas das novas plataformas tecnológicas possam ter reduzido o valor auferível na revenda das outorgas, é patente que a sua livre comercialização significa um *incremento* sobre os custos impostos a um entrante no mercado. O sobrepreço na obtenção da outorga é somado a todos os demais gastos com a formação do motorista, aquisição do veículo e trâmite burocrático que são demandados do particular.

ADI 5337 / DF

Essa lucratividade na transferência do ato colabora, de um lado, para a concentração do número de detentores da outorga e, de outro, para a dificuldade de acesso à exploração do serviço por interessados com menor poder aquisitivo. Isso, por sua vez, contribui para que motoristas não autorizatários sejam submetidos a condições mais precárias de trabalho, alugando veículos e operando como auxiliares das pessoas físicas ou jurídicas detentoras das outorgas.

O STF, no RE 359.444, já expressou sua preocupação com a situação dos taxistas ditos *diaristas*, ao assentar a constitucionalidade de norma do Município do Rio de Janeiro que transformava os motoristas auxiliares em *“permissionários autônomos de veículos de aluguel a taxímetro”*. Em sua antecipação de voto, à ocasião, o Ministro Marco Aurélio, que se sagrou redator do acórdão, afirmou existir, na questão, *“aspecto social que não pode ser colocado em segundo plano. Quem conhece a realidade nesse campo sabe muito bem que se tornou um grande negócio, como versado da tribuna e a partir de veículo de comunicação, contar-se com as denominadas autonomias, que jamais foram alcançadas a partir de licitação, mesmo porque estamos no âmbito da autorização”*. Veja-se a ementa do julgado em questão:

“STF ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA - PRÁTICA DE ATOS - REGÊNCIA. A Administração Pública submete-se, nos atos praticados, e pouco importando a natureza destes, ao princípio da legalidade. TAXISTA - AUTONOMIA - DIARISTA - DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA - TRANSFORMAÇÃO - LEI MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO Nº 3.123/2000 - CONSTITUCIONALIDADE. Sendo fundamento da República Federativa do Brasil a dignidade da pessoa humana, o exame da constitucionalidade de ato normativo faz-se considerada a impossibilidade de o Diploma Maior permitir a exploração do homem pelo homem. O credenciamento de profissionais do volante para atuar na praça implica ato do administrador que atende às exigências próprias à permissão e que objetiva, em verdadeiro saneamento social, o endosso de lei viabilizadora da transformação, balizada no tempo, de

ADI 5337 / DF

taxistas auxiliares em permissionários.”

(RE 359.444, Rel. Min. Carlos Velloso, Red. p/ o acórdão Min. Marco Aurélio, DJ de 28/5/2004).

À luz desses dados, não se pode ignorar que os custos sociais decorrentes do controle de entrada no mercado de táxis são agravados pela possibilidade de transferência na titularidade da outorga.

O fato de o § 3º do dispositivo impugnado condicionar tal transferência à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga, bem como limitar ao prazo remanescente do ato, não supre os vícios já apontados.

Ora, a norma não faz mais do que estipular o óbvio, segundo os princípios gerais do direito: ninguém pode transferir a outrem mais direitos do que tem (*nemo plus juris ad alium transferre potest quam ipse habet*). Evidentemente não seria possível que o particular realizasse a cessão da outorga por prazo superior àquele obtido para si. Tampouco poderia fazê-lo para pessoas que não pudessem explorar a atividade econômica por recaírem em alguma vedação legal.

Some-se a isso o fato de que os prazos de outorga delineados em diversas legislações locais não são, nem de longe, exíguos. A título de exemplo, a Lei 5.323/2014 do Distrito Federal assina prazo de trinta anos, renovável por igual período, para as autorizações de táxi; a Lei Complementar 85/2001 do Município de Florianópolis estipula prazo de quinze anos para as autorizações de serviços de táxi, admitida a prorrogação pelo mesmo período; a Lei 11.582/2014 do Município de Porto Alegre concede prazo de 420 meses (35 anos); a Lei Complementar 1.033/2015 de Blumenau dá prazo de 35 anos.

Nem mesmo o requisito da prévia anuência do poder público para a transferência é capaz de solucionar os problemas gerados pela norma em exame. Pelo contrário, apenas agrava potenciais perplexidades

ADI 5337 / DF

decorrentes desse modelo regulatório.

A possibilidade de a Administração Pública local negar discricionariamente a transferência *inter vivos* ou *causa mortis* da outorga cria situação paradoxal em que apenas alguns dos autorizatários poderiam alienar suas outorgas, a depender do interesse público, enquanto outros não poderiam realizar tal negócio. Igualmente, alguns sucessores teriam direito à partilha da outorga, enquanto herdeiros de outros autorizatários poderiam ter a transferência da titularidade negada pelo poder público.

Imagine-se a hipótese de a Administração não anuir com a sucessão *causa mortis* da outorga. Seria devida à família do *de cuius* alguma indenização pelos danos causados, incluindo-se os lucros cessantes decorrentes do não exercício da atividade econômica? Haveria, então, obrigação estatal de garantir determinado patamar de lucratividade mínima às famílias dos taxistas em razão do falecimento do autorizatário?

Em síntese, assim, a inconstitucionalidade dos parágrafos impugnados não é sanada ou mitigada pelo condicionamento da transferência da outorga à anuência da Administração local.

IV. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, concluo que as justificativas apontadas para a opção regulatória da livre transferibilidade das outorgas de táxi não se sustentam, quando confrontadas com os princípios inerentes ao regime republicano, que orientam o atuar da Administração Pública, e com as diretrizes constitucionais que regem a ordem econômica brasileira.

Nomeadamente, não passam pelo crivo da proporcionalidade, da isonomia, da impessoalidade e da eficiência administrativa, gerando,

ADI 5337 / DF

adicionalmente, potenciais efeitos econômicos e sociais perversos que não resistem a uma análise custo-benefício.

Ex positis, CONHEÇO da ação e julgo **PROCEDENTE** o pedido, para declarar inconstitucionais os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei 12.865/2013.

É como voto.

29/05/2020

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

RELATOR	: MIN. LUIZ FUX
REQTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: MUNICÍPIO DE UNAÍ
PROC.(A/S)(ES)	: PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ
AM. CURIAE.	: SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES
ADV.(A/S)	: ANGELA MARIA CYPRIANO

V O T O - V O G A L

O SENHOR MINISTRO EDSON FACHIN: Acolho, inicialmente, o bem lançado do relatório do e. Ministro relator.

A título de breve recapitulação, trata-se de Ação Direita de Inconstitucionalidade, ajuizada pelo Procurador Geral da República, desafiando a constitucionalidade dos parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Os dispositivos em questão possuem a seguinte redação:

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de

ADI 5337 / DF

janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que se tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

O Procurador Geral da República alega que o artigo citado viola os princípios constitucionais da isonomia (art. 5º, *caput*, da CRFB/88) e da impessoalidade (art. 37, *caput*, da CRFB/88) ao tornar lícita a transferência de “autorização de serviço de táxi” dotada de caráter *intuitu personae*.

Era o que se tinha a lembrar.

Para análise da constitucionalidade dos dispositivos, procederei em dois tempos. Inicialmente, definirei o que entendo ser o regime normativo-constitucional que se aplica à outorga de serviço de táxi. Em seguida, examinarei a validade da transferência desta mesma outorga a terceiros.

A despeito do considerável debate que divide a literatura sobre a definição jurídica do serviço de táxi, parece haver consenso quanto ao fato de que o tratamento múltiplo, assistemático e não-técnico dado ao instituto pela legislação dificulta sobremaneira a atividade do intérprete. Para que se possa compreender a natureza do serviço de táxi e o regime jurídico a ele acoplado, faz-se necessário uma “reconstrução do sistema normativo” que o investigue em suas propriedades formais de “completude, coerência e independência” (ALCHOURRÓN, Carlos E.; BULYGIN, Eugenio. **Introducción à la metodología de las ciencias jurídicas y sociales**. Buenos Aires: Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, 1987).

A Constituição de 1988 não qualifica de forma expressa o serviço de táxi nem quanto à sua natureza nem quanto à competência dos entes federados para regulá-lo. A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana na forma do art. 22, IX da CRFB/88, insere o serviço de táxi no contexto mais amplo dos serviços de transporte urbano. É preciso notar que, quanto a esse ponto específico, houve uma decisiva alteração promovida pela Lei nº 12.865/2013 ao art. 12 da Lei de Mobilidade Urbana. Em sua redação original, o artigo estabelecia que:

ADI 5337 / DF

Art. 12. **Os serviços públicos** de transporte individual de passageiros, **prestados sob permissão**, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

A ênfase dada à expressão “serviços públicos” é substituída, na redação dada pela Lei nº 12.865/2013, por “serviços de utilidade pública”. Eis a íntegra do dispositivo:

Art. 12. **Os serviços de utilidade pública** de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Ao realizar esta alteração, o Legislador encerra a controvérsia sobre a possível natureza de “serviço público” do serviço de táxi, caracterizando-o como atividade econômica em sentido estrito exercida por particular. É de se notar, igualmente, que, em sua nova redação, o art. 12 deixa de fazer referência ao instituto da “permissão”, retirando o serviço de táxi da órbita dos atos unilaterais pelos quais a “Administração faculta precariamente a alguém a prestação de um serviço público” (MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 30ª ed. São Paulo: Malheiros, 2013, p. 443).

Esta opção legislativa vai ao encontro não apenas do que a doutrina majoritária já defendia anteriormente (cf., por todos, BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Serviços públicos e serviço de utilidade pública – Caracterização dos serviços de táxi – Ausência de precariedade na titulação para prestálos – Desvio de Poder Legislativo**. In: BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Pareceres de direito administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2011. p. 211-27), senão também do que o Supremo Tribunal Federal afirmou em sua jurisprudência (Ag. Reg. na petição 2.788-4-RJ, Pleno, Rel. Min. Carlos Velloso, julgado em 24.10.2002; RE 359.444, Rel.

ADI 5337 / DF

Min. Carlos Velloso, Pleno, julgado em 08.09.2004, DJ Nr. 178 do dia 15.09.2004). Em decisão mais recente, de relatoria do e. Ministro Gilmar Mendes:

Agravo regimental no recurso extraordinário. 2. Ação direta de inconstitucionalidade perante o Tribunal de Justiça estadual. 3. Serviço de transporte individual de passageiro. táxis. Prorrogação das atuais autorizações ou permissões que estiverem com o prazo vencido, ou em vigor por prazo indeterminado, por 15 anos, admitida prorrogação por igual período. 4. Serviço de utilidade pública prestado por particular. Não caracterização como serviço público. 5. Inaplicabilidade do art. 175 ou do art. 37, XXI, da Constituição Federal. Inexigibilidade de licitação. 6. Necessidade de mera autorização do Poder Público para a prestação do serviço pelo particular. Competência do Município para estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica. 7. Precedente do Plenário desta Corte: RE 359.444. Inteligência do art. 12-A da Lei 12.587/2012, com a redação dada pela Lei 12.865/2013. 8. Agravo regimental a que se nega provimento.

(...)

Não se nega que a previsão contida no art. 175 e aquela prevista no art. 37, XXI, da Constituição têm por escopo materializar, nos atos do Estado, os princípios da moralidade e da impessoalidade, pela garantia de igualdade de chances a todos aqueles que possuam interesse em contratar com a Administração Pública.

Não obstante, a ausência de impugnação ao art. 37, XXI, da Constituição não faz remanescer argumento capaz de manter o acórdão recorrido, tendo em vista que o caso dos autos diz respeito à prestação de serviço por particular, e não diretamente pela própria Administração, motivo pelo qual sequer incide, ao caso, o dispositivo indicado.

(...)

ADI 5337 / DF

Ressalte-se, em acréscimo, que a Lei federal 12.587/2012, promulgada em data posterior ao acórdão proferido pelo Tribunal a quo, traz disposições que reafirmam a interpretação conferida à Constituição Federal quanto a aplicação do art. 175 ao serviço de táxi, extirpando do ordenamento jurídico qualquer dúvida existente quanto a matéria, ao dispor, em seus arts. 12 e 12-A (redação dada pela Lei 12.865/2013), que o referido serviço caracteriza-se como de utilidade pública (RE 1.002.310 AgR, Rel. Min. Gilmar Mendes, Segunda Turma, julgado em 30.6.2017, DJe de 3.8.2017).

A fixação destas premissas permite retirar algumas conclusões importantes para a solução do presente caso.

Em primeiro lugar, o serviço de táxi, em razão de sua natureza de serviço de utilidade pública, prestado por particular, não se vincula às exigências licitatórias insculpidas nos arts. 37, XXI, e 175 da CRFB/88. Em outras palavras, as elevadas exigências de moralidade, isonomia e igualdade de chances que caracterizam este regime jurídico não se aplicam, em igual intensidade, ao serviço de táxi.

Em segundo lugar, na forma do art. 12 da Lei nº 12.587/2012, o transporte individual de passageiros deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelos Municípios, atendendo aos requisitos de segurança, conforto, higiene e qualidade. Além disto, deverão ser os preços dos serviços regulados (a lei utiliza o termo “tarifa” em sentido não-técnico). Fica evidente que o Município, ao regular os serviços locais de táxi, opera segundo os princípios da ordem econômica dispostos nos arts. 170 e seguintes da Constituição Federal. Trata-se de modalidade de “intervenção estatal”, que pode se dar por direção, quando o município estabelecer “mecanismos e normas de comportamento compulsório para os sujeitos da atividade econômica em sentido estrito”, ou por indução, quando manipular “os instrumentos de intervenção em consonância e na conformidade das leis que regem o funcionamento dos mercados” (GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988: interpretação e crítica**. 10a ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2005. p.

ADI 5337 / DF

147).

Em terceiro lugar, e sempre em conformidade com os princípios da ordem econômica, o Município poderá regular, de acordo com as necessidades locais, o controle de entrada dos agentes privados no mercado de serviços de táxi. Neste sentido, assevera o prof. Thiago Marrara:

Caso o Município decida realizar a regulação de entrada no mercado, deverá se valer de mecanismos de polícia, como a licença ou a autorização – note-se que o art. 12-A utiliza, corretamente, o termo genérico “outorga”, deixando ao Município a escolha do ato administrativo mais adequado, que pode ser mais ou menos discricionário de acordo com a legislação local. Além disso, Dinorá Grotti (2015, p. 94) também aponta a possibilidade de uso de credenciamento para viabilizar referido controle. Caso decida realizar a regulação de entrada no mercado de táxis com base em seu poder de polícia, o Município deverá respeitar os princípios da Administração Pública, sobretudo o da impessoalidade. Em outras palavras, como atividade regulada, a autorização ou licença independe de realização de licitação, mas exige procedimento racional de escolha dos beneficiários do ato de admissão no mercado (MARRARA, Thiago. Serviços de táxi: aspectos jurídicos controvertidos e modelos regulatórios. *Revista de Direito da Cidade*, [S.l.], v. 8, n. 3, p. 1049-1063, ago. 2016).

A partir deste conjunto de conclusões, a análise da inconstitucionalidade material dos parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012 pode ser feita diretamente. O requerente alega que os referidos dispositivos violam os princípios da isonomia e da impessoalidade por transformarem a autorização (ou licença) para prestação de serviço de táxi em bem sujeito a transferências *inter vivos* ou *causa mortis*. Por entender que o ato administrativo que outorga o direito de entrada no mercado de táxis possui caráter *intuitu personae*, o requerente conclui que estas transferências representariam um privilégio

ADI 5337 / DF

indevido, uma ruptura com a possibilidade de regulação isonômica do acesso ao mercado.

Parece-me que o argumento não merece prosperar por duas ordens de razões.

De acordo com uma primeira ordem de razões, e em consonância com as premissas desenvolvidas neste voto, a natureza de serviço de utilidade pública (atividade econômica em sentido estrito) do transporte individual de passageiros sujeita-o, portanto, a regime jurídico menos estrito que aquele do serviço público. Se as exigências de moralidade, isonomia e igualdade de chances, por certo, não desaparecem, elas não possuem os mesmos contornos e a mesma intensidade das regras do regime licitatório.

Em decorrência desta primeira ordem de razões, extrai-se uma segunda: não há, nos princípios constitucionais do arts. 5º e 37 da Constituição Federal, vedação aos modos de regulação de entrada no mercado de táxi que permitam a transferência de titularidade de licença/autorização. No sistema normativo em exame, reconhece-se um espaço de indeterminação que deve ser preenchido pelas opções político-econômicas do Legislador. Nas palavras do prof. Gustavo Binbenbojm:

[O] Poder Público tem historicamente submetido o mercado de táxi a um intenso controle regulatório, marcado que é pela disciplina jurídica de variáveis econômicas centrais para o exercício da atividade, tais como entrada, preço, qualidade e segurança. (...) A fiscalização de entrada é apresentada como medida voltada a reduzir o impacto de externalidades negativas (pelo controle do volume de tráfego urbano e dos níveis de poluição ambiental) e a garantir a segurança de usuário e terceiros (ao permitir a verificação da habilitação técnica e da idoneidade moral dos condutores, além das condições de funcionamento dos veículos) (BINENBOJM, Gustavo. Novas tecnologias e mutações regulatórias nos transportes públicos municipais de passageiros: um estudo a partir do caso UBER. *Revista de Direito da Cidade*, [S.l.], v. 8, n. 4, p. 1690- 1706).

ADI 5337 / DF

Em relação aos parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012, não parece que o Legislador tenha abandonado nem as exigências de segurança, nem o controle das externalidades negativas, nem a regulação da qualidade dos serviços. O §3º do art. 12-A, em especial, ressalva que, independentemente da modalidade de transferência ocorrida, a Administração Pública municipal se reserva o direito de auferir, previamente, a presença dos “requisitos fixados para a outorga”.

Isonomia e impessoalidade, de acordo com a ordem de exigência aqui avançada, efetivam-se justamente neste controle de entrada segundo regras claras e previamente estabelecidas em nível municipal. O controle de entrada, previsto genericamente no art. 12-A, continua sendo exercido pelo Município em consonância com as necessidades locais, a despeito da titularidade da outorga poder ser transferida.

A opção feita pelo Legislador, apesar de sua singularidade, não é totalmente desprovida de precedentes. A literatura do direito comparado revela, por exemplo, que antes da Lei nº 2014-1104 de 1º de outubro de 2014, a França também permitia a cessão onerosa de licenças de táxi. Atualmente, o art. L. 3121-2, do Código de Transportes daquele país, prevê uma regra de transição que ainda autoriza aos titulares das licenças anteriores a 2014 apresentarem à Administração Pública um sucessor.

Parece-me que a Lei nº 12.587/2012 e suas subseqüentes alterações resultam de um amplo processo de diálogo havido no Congresso Nacional. Se, como nota a professora Dinorá Grotti, este processo resultou também da “atuação firme dos sindicatos e associações de taxistas”, estes mecanismos de pressão se exerceram publicamente e através dos mecanismos legítimos de atuação democrática. Neste sentido, as opções encampadas pelo Poder Legislativo, porque se dão dentro das margens do regramento constitucional, merecem ser respeitadas.

Ante o exposto, julgo improcedente a presente ação direta de inconstitucionalidade.

É como voto.

29/05/2020

PLENÁRIO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

RELATOR	: MIN. LUIZ FUX
REQTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: MUNICÍPIO DE UNAÍ
PROC.(A/S)(ES)	: PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ
AM. CURIAE.	: SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES
ADV.(A/S)	: ANGELA MARIA CYPRIANO

VOTO

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES: Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade ajuizada pelo Procurador-Geral da República em face do art. 12-A, §§ 1º, 2º e 3º, da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei 12.865/2013. Eis o teor dos dispositivos impugnados:

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão

ADI 5337 / DF

pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Sustenta-se, em suma, violação aos princípios da isonomia (5º, *caput*, CF) e da impessoalidade (37, *caput*, CF). Segundo argumenta, em se tratando de autorização para exercício de profissão, para cujo desempenho existiriam inúmeros cidadãos interessados, caberia ao Poder Público *“controlar os destinatários dessas autorizações e permitir que os interessados a elas concorram de maneira equânime e impessoal, sem favoritismo nem perseguições”*. Aduz que tais autorizações deteriam caráter *intuitu personae*, de modo que, *“cessado o desempenho da atividade por parte do taxista, por qualquer motivo (aposentadoria, morte, desinteresse, caducidade etc.), a autorização deve caducar e ser oferecida a outro interessado que preencha os requisitos”*.

Submetida a julgamento virtual, o Ministro Relator LUIZ FUX conhece da Ação Direta de Inconstitucionalidade e vota pela procedência do pedido, declarando a inconstitucionalidade do art. 12-A, §§ 1º, 2º e 3º, da Lei 12.587/2012, conforme a seguinte ementa:

Ementa: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. ARTIGO 12-A, §§ 1º, 2º E 3º, DA LEI 12.587/2012. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. EXPLORAÇÃO DE SERVIÇOS DE TÁXI. POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DA OUTORGA A TERCEIROS E AOS SUCESSORES DO AUTORIZATÁRIO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL NÃO CONFIGURADA. VIOLAÇÃO DOS PRINCÍPIOS FEDERATIVO, REPUBLICANO, DA IMPESSOALIDADE E DA MORALIDADE ADMINISTRATIVA, DA PROPORCIONALIDADE E DA LIVRE INICIATIVA. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE CONHECIDA E JULGADO PROCEDENTE O PEDIDO.

1. A União ostenta competência privativa para legislar

ADI 5337 / DF

sobre diretrizes da política nacional de trânsito e transporte e sobre condições para o exercício de profissões (art. 22, IX, XI e XVI, da CF). Precedente: ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, julgado em 1º/8/2006, DJ de 10/11/2006.

2. A isonomia e a impessoalidade recomendam que a hereditariedade, numa República, deva ser a franca exceção, sob pena de se abrirem indevidos espaços de patrimonialismo.

3. *In casu*, a transferência do direito à exploração do serviço de táxi aos sucessores do titular da outorga implica tratamento preferencial, não extensível a outros setores econômicos e sociais, que vai de encontro ao princípio da proporcionalidade, porquanto: (i) não é adequada ao fim almejado, pois não gera diminuição dos custos sociais gerados pelo controle de entrada do mercado de táxis, contribuindo para a concentração de outorgas de táxi nas mãos de poucas famílias; (ii) tampouco é necessária, na medida em que ao Estado é possível a tutela dos taxistas e das respectivas famílias sem a restrição ainda mais intensa da liberdade de iniciativa de terceiros (e.g. a concessão de benefícios fiscais, regulação das condições de trabalho, etc.); e (iii) não passa, em especial, pelo filtro da proporcionalidade em sentido estrito, por impor restrição séria sobre a liberdade de profissão e a livre iniciativa de terceiros sem qualquer indicação de que existiria, in concreto, uma especial vulnerabilidade a ser suprida pelo Estado, comparativamente a outros segmentos econômicos e sociais.

4. A livre alienabilidade das outorgas de serviço de táxi, por sua vez, oportuniza aos seus detentores auferir proveitos desproporcionais na venda da outorga a terceiros, contribuindo para a concentração naquele mercado e gerando incentivos perversos para a obtenção de outorgas não com a finalidade precípua de prestação de um serviço de qualidade, mas sim para a mera especulação econômica.

5. O sobrepreço na comercialização da outorga dificulta o acesso à exploração do serviço por interessados com menor poder aquisitivo, o que contribui para que motoristas não

ADI 5337 / DF

autorizatários sejam submetidos a condições mais precárias de trabalho, alugando veículos e operando como auxiliares dos detentores das outorgas. 6. A possibilidade de alienação da outorga a terceiros é fator incentivador de comportamento oportunista (rent-seeking), tanto pelo taxista individualmente, que busca auferir o maior preço possível na revenda da outorga, quanto para a própria categoria profissional, que passa a se mobilizar em prol da manutenção da escassez na oferta de transporte individual, como forma de preservar os lucros extraordinários auferidos com a transferência da outorga.

7. *In casu*, são inconstitucionais os dispositivos impugnados, que permitem a transferência inter vivos ou causa mortis da outorga do serviço de táxi, na medida em que não passam pelo crivo da proporcionalidade, da isonomia, da impessoalidade e da eficiência administrativa, gerando, adicionalmente, potenciais efeitos econômicos e sociais perversos que não resistem a uma análise custo-benefício. 8. Ação direta conhecida e julgado procedente o pedido, para declarar inconstitucionais os §§ 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei 12.865/2013.

É o breve relatório.

Com a devida vênia, divirjo do relator quanto ao mérito da ação.

Como se pode constatar, a questão que se coloca a esta CORTE consiste em definir se, outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local, o direito à exploração do serviço de táxi pode ser transferido a terceiros que também atendam aos mesmos requisitos ou ao sucessores legítimos do titular, em caso de falecimento do outorgado.

Inicialmente, cumpre definir o que vem a ser *serviço público*, bem como se o serviço de táxi enquadra-se nessa categoria, para, na sequência, examinar se a legislação impugnada viola os princípios da isonomia e da impessoalidade.

Para Hely Lopes Meirelles, a ideia de *serviço público* pode ser assim

ADI 5337 / DF

sintetizada:

Serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade, ou simples conveniências do Estado”. (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. . São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 289-290)

Por sua vez, Celso Antônio Bandeira de Mello conceitua *serviço público* da seguinte forma:

“*Serviço Público* é toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de Direito Público – portanto, consagrador de prerrogativas de supremacia e de restrições especiais –, instituído em favor dos interesses definidos como públicos no sistema normativo” (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de direito administrativo*. 22ª ed. São Paulo: Malheiros, 2007, p. 650)

A União, no exercício da competência para legislar sobre política nacional de transportes e trânsito (art. 22, IX e XI), e instituir diretrizes sobre desenvolvimento urbano (art. 21, XX, da CF), editou a já mencionada Lei Federal 12.587/2012, instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diversamente do que se verifica em relação ao transporte público coletivo, definido como “*serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público*” (art. 4º, VI, da Lei 12.587/2017), organizado e prestado, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, pelos Municípios (art. 30, V, da CF), o transporte público individual, definido

ADI 5337 / DF

como “*serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas*” (art. 4º, VIII, da Lei 12.587/2017) representa exercício de atividade econômica de utilidade pública, mas de natureza preponderantemente privada. Nesse sentido, aduz José dos Santos Carvalho Filho:

Disciplinando mediante regras gerais e classificando a atividade de transporte de passageiros, foi editada a Lei nº 12.587, de 3.1.2012, que, como já visto, instituiu a *Política Nacional de Mobilidade Urbana*, para melhorar o deslocamento de pessoas e a integração de diversos meios de transporte, fatores necessários ao desenvolvimento urbano – matéria de competência da União (art. 21, XX, CF), com significativa participação dos Municípios (art. 182, CF).

[...]

No que concerne à atividade de *transporte público individual* de passageiros, como é o caso dos *táxis*, a lei primitivamente a qualificou como *serviço público* prestado sob *permissão* (art. 12), endossando o entendimento de alguns autores sobre a natureza do serviço. A Lei nº 12.865, de 9.10.2013, alterou o citado dispositivo, passando a caracterizar a atividade como *serviço de utilidade pública*, disciplinado e fiscalizado pelo Município, com atendimento às respectivas exigências administrativas. A alteração sugere claramente que tal serviço tem natureza preponderantemente privada, permitindo deduzir-se que o consentimento estatal se formaliza por *autorização*, e não por *permissão*, a despeito da errônea denominação que ainda subsiste em algumas leis anacrônicas, sobretudo de caráter local. Em nosso entendimento, a alteração foi digna de aplausos e sublinhou o aspecto técnico de que se reveste o serviço, o que, aliás, é abonado por vários estudiosos (CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Manual de Direito Administrativo*. 33ª ed. São Paulo: Atlas, 2019. p. 478-9).

No ponto, ressalto que a 2ª Turma deste SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL já fixou orientação no sentido de que os serviços particulares

ADI 5337 / DF

de táxi não se enquadram na categoria de serviços públicos, caracterizando-se, antes, como serviço de utilidade pública prestado por particulares. Transcrevo a ementa:

Agravo regimental no recurso extraordinário. 2. Ação direta de inconstitucionalidade perante o Tribunal de Justiça estadual. 3. Serviço de transporte individual de passageiro. Táxis. Prorrogação das atuais autorizações ou permissões que estiverem com o prazo vencido, ou em vigor por prazo indeterminado, por 15 anos, admitida prorrogação por igual período. 4. Serviço de utilidade pública prestado por particular. Não caracterização como serviço público. 5. Inaplicabilidade do art. 175 ou do art. 37, XXI, da Constituição Federal. Inexigibilidade de licitação. 6. Necessidade de mera autorização do Poder Público para a prestação do serviço pelo particular. Competência do Município para estabelecer os requisitos autorizadores da exploração da atividade econômica. 7. Precedente do Plenário desta Corte: RE 359.444. Inteligência do art. 12-A da Lei 12.587/2012, com a redação dada pela Lei 12.865/2013. 8. Agravo regimental a que se nega provimento (RE 1002310 AgR, Min. Rel. GILMAR MENDES, Segunda Turma, Dje de 3/8/2017).

Merece destaque o seguinte trecho do voto do eminente Ministro Relator:

Ademais, diante do entendimento desta Corte – acima esposado –, não se sustenta a premissa adotada pelo acórdão recorrido, no sentido de que o serviço de táxis inclui-se na categoria de serviço público, o que demandaria a observância do procedimento licitatório, previsto no art. 175 da Constituição. Isso porque, *conforme exaustivamente demonstrado, o serviço de táxis é serviço de utilidade pública, prestado no interesse exclusivo do seu titular, mediante autorização do Poder Público.* Como já demonstrado pela decisão ora agravada, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento do RE 359.444, Rel. Min. Carlos

ADI 5337 / DF

Veloso, redator para o acórdão Min. Marco Aurélio, Pleno, Dj 28.5.2004, ao analisar a constitucionalidade da Lei 3.123/2000 do Município do Rio de Janeiro/RJ – que transformou os motoristas auxiliares de veículos de aluguel a taxímetro em permissionários autônomos, sem a observância de procedimento licitatório –, firmou entendimento no sentido de que *não se aplica o art. 175 da Constituição ao serviço de transporte individual de passageiros, tendo em vista não se tratar de serviço que constitua atividade própria da Administração Pública.*

Afastou-se, nessa esteira, a exigibilidade de procedimento licitatório para a concessão de permissões a taxistas para a prestação do serviço de interesse coletivo. Sublinhou-se, ademais, que o instrumento adequado para a prestação do serviço de transporte individual de passageiros é a simples autorização, a qual, como se sabe, é instrumento precário, que prescinde de licitação.

Nada obstante reconhecer que *“não há afronta ao inciso XXI do art. 37 e ao art. 175 da Carta Magna, por não se tratar de serviço público sujeito a permissão”*, entende a Procuradoria-Geral da República que, ao permitir a transferência da autorização para o desempenho da atividade de transporte mediante táxi, a norma impugnada acabaria por *“criar uma categoria privilegiada, em clara violação do princípio da isonomia (art. 5º, caput) e do princípio da impessoalidade (art. 37, caput)”*.

O argumento, todavia, não merece prosperar.

Apesar de não se qualificar como espécie de serviço público, mas, sim, como espécie de serviço de utilidade pública, é certo que a prestação do serviço de táxi não é absolutamente livre aos particulares, dependendo, para o seu exercício, da outorga de *autorização* por parte do Poder Público, *“ato unilateral pelo qual a Administração, discricionariamente, faculta o exercício de atividade material, tendo, como regra, caráter precário”* (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 22ª ed. São Paulo: Malheiros, 2007, p. 420).

A discricionariedade, unilateralidade e precariedade representativa

ADI 5337 / DF

da autorização, na espécie, implica caracterizá-la como ato administrativo “pelo qual o Poder Público torna possível ao pretendente a realização de certa atividade [...], de seu exclusivo interesse, que a lei condiciona à aquiescência prévia da Administração” (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 190).

Para o caso em análise, contudo, importa ressaltar que, desconsiderado o exame dos critérios a serem estabelecidos em legislação local, a ser eventualmente realizado caso a caso, a legislação impugnada condiciona a transferência do direito à exploração do serviço de táxi a terceiros e aos sucessores legítimos do titular à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento de todos os requisitos fixados em legislação competente, restringindo-a, ainda, ao prazo original da outorga respectiva. Transcrevo, por relevante, o teor do § 3º do art. 12-A da 12.587/2012:

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Assim, reservado à Administração Pública o controle das transferências regulamentadas pelo art. 12-A da Lei 12.587/2012, submetidas que estão à anuência do Poder Público, e restringidas tais transferências ao prazo original de outorga, descabida qualquer alegação de ofensa aos princípios republicanos da isonomia e da impessoalidade.

Transcrevo, por oportuno, excerto da manifestação da Advocacia-Geral da União (doc. 20):

É necessário registrar que as hipóteses de transferências de outorgas contempladas pelas normas sob investida direcionam à administração pública o controle de tais transferências, justamente porque as condicionam à prévia anuência do poder público, mesmo quando houver sucessão do direito à exploração do serviço, no caso de falecimento do

ADI 5337 / DF

outorgado.

Neste ponto, verifica-se que a lei, ao fixar o poder público como o único outorgante do serviço, acarretou a racionalização e o controle da atividade, cujo exercício poderá ser efetivado por todos aqueles que satisfaçam os requisitos técnicos a serem definidos pelo poder público local.

Nessa vertente, conclui-se que os dispositivos impugnados não violam os princípios da isonomia e da impessoalidade, na medida em que não especificam quais os critério legais que deve, ser observados para a realização da transferência do direito de exploração do serviço de táxi, ao tempo em que permitem e disponibilizam a todos os interessados a outorga de tal direito.

Ainda, cumpre registrar trechos das informações prestadas pela Presidência da República e do parecer da Comissão Mista do Congresso Nacional sobre a matéria, transcritos na sequência:

“Na verdade, a comercialização das outorgas para a exploração de serviços de táxi sempre foi uma prática enraizada e socialmente aceita no Brasil, apesar de não estar prevista em lei.

Por conseguinte, a falta de uma lei abriu espaço para um mercado informal, no qual a exploração do serviço tornou-se um negócio lucrativo para quem tinha uma outorga, mas não fazia dela a sua atividade profissional habitual e a usava exclusivamente como fonte de renda.

Desse modo, a supervalorização das escassas e disputadas placas, em face do alto valor alcançado, ornou comum a locação do táxi, no qual o interessado/locatário pagava por diária ou por mês ao titular da outorga para rodar com o carro, arcando coma gasolina e ficando com a sobra da fêria.

Por outro lado, mesmo quando era realizada a transferência da outorga, em boa parte dos casos existia a venda da permissão por meio de ‘contratos de gaveta’, não reconhecidos, irregulares e arriscados para ambas as partes.

ADI 5337 / DF

Desta forma, a proibição de transferência da outorga, como ocorria na maior parte dos municípios, somente contribuída para a criação de um mercado informal que, não estando sujeito à tutela do Poder Judiciário, ficava vulnerável a todo tipo de fraude”.

“Um drama tem se abatido sobre a família dos taxistas. Quando falecem, não é incomum que deixem pesas dívidas relativas ao veículo com o qual lutam pela sobrevivência. Além de se confrontarem com a perda do ente querido e do arrimo da família, têm de se ver com elevadas dívidas e, o que é pior, com a cessação daquela vinculação social que permitia à família sobreviver.

Não se pretende, de maneira alguma, transformar uma concessão pública, algo que é e deve ser eminentemente precário e temporário, em um bem hereditário. Ao contrário, o que se pretende é dar à família um tempo de recuperação, de reorganização patrimonial. A outorga pública não ficará indefinidamente com a família, mas terminará em seu prazo original, como ocorreria se detida pelo falecido. Por essa razão, incluímos dispositivos na Lei 12.587, de 2012, mantendo com a família, em caráter temporário, somente pelo prazo original, o direito à outorga da prestação de serviço de táxi”.

Diante do exposto, dirijo do relator para julgar IMPROCEDENTE o pedido formulado nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade.

É como voto.

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337 DISTRITO FEDERAL

RELATOR	: MIN. LUIZ FUX
REQTE.(S)	: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA
INTDO.(A/S)	: PRESIDENTE DA REPÚBLICA
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
INTDO.(A/S)	: CONGRESSO NACIONAL
ADV.(A/S)	: ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
AM. CURIAE.	: MUNICÍPIO DE UNAÍ
PROC.(A/S)(ES)	: PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ
AM. CURIAE.	: SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO-SINDTAVI-ES
ADV.(A/S)	: ANGELA MARIA CYPRIANO

V O T O

O SENHOR MINISTRO MARCO AURÉLIO – Tem-se ação direta reveladora de controvérsia alusiva à compatibilidade, ou não, com a Constituição Federal, do artigo 12-A, parágrafos 1º, 2º e 3º, da Lei nº 12.587/2012, a disciplinar a transferência, a terceiros e sucessores legítimos, da outorga do direito à exploração de serviços de táxi.

O transporte individual de passageiros é atividade econômica prestada visando o interesse público. O tema envolvido não é novo, considerada a jurisprudência do Supremo, no que afastada a aplicação do artigo 175 da Lei Maior.

A norma atacada, a versar política de mobilidade urbana, prevê a outorga do aludido direito a qualquer interessado que atenda os requisitos exigidos pelo Poder Público no âmbito local, surgindo impróprio concebê-lo sob o ângulo da personalidade.

Na esteira da lição de Pontes de Miranda, os direitos da personalidade constituem prerrogativas inerentes à pessoa, objetivando a tutela de atributos como a vida, a dignidade e a honra:

O direito de personalidade como tal não é direito sobre a própria pessoa: é o direito que se irradia do fato jurídico da personalidade (= entrada, no mundo jurídico, do fato do

ADI 5337 / DF

nascimento do ser humano com vida).

[...]

Direitos de personalidade são todos os direitos necessários à realização da personalidade, à sua inserção nas relações jurídicas. O primeiro deles é o da personalidade em si mesma, que bem se analisa no ser humano, ao nascer, antes do registo do nascimento de que lhe vem o nome, que é direito de personalidade após o direito de ter nome, já esse, a seu turno, posterior, logicamente, ao direito de personalidade como tal.” (MIRANDA, Pontes de. *Direito de personalidade. Direito de família: direito matrimonial* (Existência e validade do casamento). Atualizado por Rosa Maria Barceto Borriello ds Andrade Nery. 1. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012. p. 68-69. Coleção Tratado de Direito Privado: parte especial; 7.)

Afastada a premissa da indisponibilidade própria aos direitos personalíssimos, mostra-se passível de transferência, em vida ou com a morte, o direito à exploração de serviços de táxi.

Divirjo do Relator para julgar improcedente o pedido.

É como voto.

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. LUIZ FUX

REQTE.(S) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

ADV.(A/S) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL

ADV.(A/S) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : MUNICÍPIO DE UNAÍ

PROC.(A/S)(ES) : PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ

AM. CURIAE. : SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO
ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES

ADV.(A/S) : ANGELA MARIA CYPRIANO (6107/ES)

Decisão: Após os votos dos Ministros Luiz Fux (Relator) e Cármen Lúcia, que conheciam da ação e julgavam procedente o pedido formulado para declarar inconstitucionais os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei nº 12.865/2013; e dos votos dos Ministros Edson Fachin, Alexandre de Moraes e Marco Aurélio, que julgavam improcedente o pedido, pediu vista dos autos o Ministro Gilmar Mendes. Não participou deste julgamento, por motivo de licença médica, o Ministro Dias Toffoli (Presidente). Plenário, Sessão Virtual de 22.5.2020 a 28.5.2020.

Composição: Ministros Dias Toffoli (Presidente), Celso de Mello, Marco Aurélio, Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski, Cármen Lúcia, Luiz Fux, Rosa Weber, Roberto Barroso, Edson Fachin e Alexandre de Moraes.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.337

PROCED. : DISTRITO FEDERAL

RELATOR : MIN. LUIZ FUX

REQTE.(S) : PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA

INTDO.(A/S) : PRESIDENTE DA REPÚBLICA

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

INTDO.(A/S) : CONGRESSO NACIONAL

PROC.(A/S)(ES) : ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO

AM. CURIAE. : MUNICÍPIO DE UNAÍ

ADV.(A/S) : PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO DE UNAÍ

AM. CURIAE. : SINDICATO PROFISSIONAL DOS MOTORISTAS DE TAXI NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO-SINDTAVI-ES

ADV.(A/S) : ANGELA MARIA CYPRIANO (6107/ES)

Decisão: Após os votos dos Ministros Luiz Fux (Relator) e Cármen Lúcia, que conheciam da ação e julgavam procedente o pedido formulado para declarar inconstitucionais os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei nº 12.865/2013; e dos votos dos Ministros Edson Fachin, Alexandre de Moraes e Marco Aurélio, que julgavam improcedente o pedido, pediu vista dos autos o Ministro Gilmar Mendes. Não participou deste julgamento, por motivo de licença médica, o Ministro Dias Toffoli (Presidente). Plenário, Sessão Virtual de 22.5.2020 a 28.5.2020.

Decisão: O Tribunal, por maioria, conheceu da ação e julgou procedente o pedido formulado, para declarar inconstitucionais os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 12-A da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei nº 12.865/2013, nos termos do voto do Relator, vencidos os Ministros Edson Fachin, Alexandre de Moraes, Marco Aurélio e Dias Toffoli. Plenário, Sessão Virtual de 19.2.2021 a 26.2.2021.

Composição: Ministros Luiz Fux (Presidente), Marco Aurélio, Gilmar Mendes, Ricardo Lewandowski, Cármen Lúcia, Dias Toffoli, Rosa Weber, Roberto Barroso, Edson Fachin, Alexandre de Moraes e Nunes Marques.

Carmen Lilian Oliveira de Souza
Assessora-Chefe do Plenário



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

060

L E I Nº 1029/91

De 09 de Julho de 1991

"ESTABELECE NORMAS PARA EXECUÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DE ALUGUEL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

ZAAR DIAS DE GÓES, Prefeito do Município de Pilar do Sul, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

ART. 1º - O transporte individual de passageiros no Município, em veículos de aluguel, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de termo de permissão e alvará de estacionamento, nas condições estabelecidas por esta Lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

061.2.

CAPÍTULO II

DE QUEM PODE SER AUTORIZADO A EXPLORAR O SERVIÇO

ART. 2º - A exploração do serviço de transporte de passageiros por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 4º, parágrafo 2º, 8º e 16, parágrafo 2º, só poderá ser permitido à pessoa física, motorista profissional autônomo.

ART. 3º - Os táxis em serviço no Município, somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

CAPÍTULO III

DO MOTORISTA PROFISSIONAL AUTÔNOMO

ART. 4º - O motorista profissional autônomo, para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- I - ser proprietário do veículo;
- II - estar em situação regular perante o I.N.S.S. (Instituto Nacional de Seguridade Social).

Parágrafo 1º - Para os efeitos desta Lei

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

062.3.

entende-se por Motorista' Profissional Autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na Legislação Federal.

Parágrafo 2º - Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), o Motorista Profissional Autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

CAPÍTULO IV

DO CONDUTOR DE TÁXI E DA SUA INSCRIÇÃO ' NO CADASTRO

ART. 5º - Para conduzir veículos de ' transporte de passageiros por meio de Táxis, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

ART. 6º - Para promover a inscrição no ' Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - ser portador de Carteira Nacional ' de Habilitação, da categoria profissional, há mais de 03 (três) anos, na data da inscrição;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

063.4.

- II - possuir exame de sanidade, em vigor;
- III- apresentar atestado de residência;
- IV - apresentar folha corrida de antecedentes criminais.

Parágrafo 1º - No caso do inciso IV deste artigo, será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, até 03 (três) vezes, num período de 04 (quatro) anos.

Parágrafo 2º - Para os efeitos desta Lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

ART. 7º - A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

Parágrafo 1º - Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar

 /.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

064^{.5.}

em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

Parágrafo 2º - Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior.

CAPÍTULO V

DO REGISTRO DO CONDUTOR

ART. 8º - É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Seguridade Social, enquanto perdurar a inatividade, de espólio ou viúva de motorista autônomo, de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

Parágrafo Único - O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, e que atenda, ainda, as exigências legais e regulamentares.

CAPÍTULO VI

DO VEÍCULO

ART. 9º - Os veículos a serem utilizados



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

065.6.

no serviço definido nesta Lei, deverão ser de categoria automóvel ou perua, dotado de 04 (quatro) ou de 02 (duas) portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

ART. 10 - Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- I - caixa luminosa, com a palavra Táxi;
- II - cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- III- tabela das tarifas em vigor.

CAPÍTULO VII

DO ALVARÁ DE ESTACIONAMENTO

ART. 11 - O alvará de estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação de serviços definidos nesta Lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

ART. 12 - O alvará requerido em caráter inicial, somente poderá ser expedido para veículos que tenha, no máximo 05 (cinco) anos de fabricação, e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 4º, 6º, 9º e 10, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

066⁷.

ART. 13 - O permissionário deverá substituir o seu veículo, quando este atingir 07 (sete) anos de fabricação.

Parágrafo Único - Não será renovado ou transferido o alvará de estacionamento relativo a veículo que atingir o limite fixado neste artigo.

ART. 14 - O Poder Executivo poderá expedir alvará de estacionamento até o limite de uma permissão por fração de mil habitantes no Município, garantindo o número básico mínimo de 20 (vinte) permissões.

Parágrafo Único - O número de habitantes do Município será considerado como sendo o número de eleitores inscritos no final de cada ano, multiplicado por três.

ART. 15 - Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um alvará e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da Legislação Federal.

ART. 16 - A transferência de alvará só será permitida:

I - quando ocorrer a morte de motorista autônomo;

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

067⁸.

II - no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS);

III- quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz.

IV - a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 44.

Parágrafo 1º - Aquele que adquirir a propriedade do veículo, deverá preencher as exigências desta Lei, salvo nos casos previstos no inciso III deste Artigo.

Parágrafo 2º - Ao espólio, à viúva e aos herdeiros de motorista autônomo, é assegurada a faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

Parágrafo 3º - Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III, deste artigo, o alvará somente poderá ser transferido para motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

068.9.

ART. 17 - Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência de alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo e pelo prazo restante do primitivo.

ART. 18 - A renovação do alvará deverá ser solicitada anualmente, sempre no mês de Janeiro de cada ano e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

Parágrafo 1º - O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

Parágrafo 2º - Não ocorrendo a renovação do alvará, este caducará automaticamente.

ART. 19 - Ocorrendo a caducidade do alvará, o interessado, sem direito a qualquer condição ou privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

ART. 20 - O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no alvará, por outro de fabricação mais recente, de

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

069.10.

igual ou maior número de portas, observadas as exigências estabelecidas em regulamento.

Parágrafo 1º - Deferida a substituição, será cancelado o alvará anterior e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta Lei.

Parágrafo 2º - No caso do parágrafo anterior, o alvará somente poderá ser transferido após decorrido 02 (dois) anos, a partir da expedição, atendidas as prescrições legais e regulamentares.

ART. 21 - Não será expedido alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividades ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

CAPÍTULO VIII

DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

ART. 22 - Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura, tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como os tipos e quantidades má-

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

070 .11.

xima de veículos que neles poderão estacionar.

ART. 23 - Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

I - privativos;

II - livres.

Parágrafo 1º - O ponto privativo é o destinado, exclusivamente ao estacionamento dos veículos para ele designados no respectivo Alvará.

Parágrafo 2º - Os pontos livres destinam-se à utilização por qualquer táxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

ART. 24 - Qualquer ponto de estacionamento, poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificada sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nele estacionar.

ART. 25 - A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículos de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo ou determiná-la, "ex-offício", por motivo de interesse público.

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

071.12.

ART. 26 - A utilização, fiscalização, sinalização e qualquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, serão especificadas em regulamento.

CAPÍTULO IX

DAS OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES DE TÁXIS

ART. 27 - Os condutores de táxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

ART. 28 - Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda,

a:

- I - manter o veículo em boas condições de tráfego;
- II - fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- III - atender às obrigações fiscais e previdenciárias.

Parágrafo Único - Ao motorista profissional autônomo é vedado manter prepostos para dirigir o veículo.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

072 .13.

ART. 29 - É obrigação de todo o condutor de táxi, observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- I - tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- II - trajar-se adequadamente;
- III- não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em Lei;
- IV - não cobrar acima da tabela;
- V - não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- VI - não permitir excesso de lotação;
- VII- não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- VIII- trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

CAPÍTULO X

DAS TAXAS

ART. 30 - As taxas de inscrição, de licença para estacionamento e sua renovação anual, serão cobradas em conformidade com as disposições



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

.14.

073

do Código Tributário Municipal.

ART. 31 - A taxa de registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros, devida no ato do pedido, é de 0,5 (zero vírgula cinco) Valor de Referência Municipal (VRM).

ART. 32 - Na substituição do veículo ou na transferência de alvará de estacionamento, nos casos permitidos nesta Lei, o requerente fica sujeito ao pagamento da taxa correspondente a 01 (um) Valor de Referência Municipal (VRM).

CAPÍTULO XI

DAS PENALIDADES

ART. 33 - A inobservância das obrigações estatuídas nesta Lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- I - advertência;
- II - multa;
- III- suspensão ou cassação do registro de condutor;
- IV - suspensão ou cassação do alvará de estacionamento;
- V - suspensão ou cassação do termo de permissão.

./.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

074 .15.

ART. 34 - Aos permissionários ou condutores de táxi, serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

I - por não tratar com polidez ou urbanidade os passageiros e o público, bem como não trajar-se adequadamente advertência e, na reincidência, multa no valor correspondente a 01 (um) Valor de Referência Municipal ou suspensão do registro de condutor pelo prazo de 5 (cinco) dias;

II - por recusar passageiros, salvo nos casos previstos em lei - multa no valor correspondente a 01 (um) Valor de Referência Municipal ou suspensão do registro de condutor, pelo prazo de 10 (dez) dias, e na reincidência, multa e suspensão aplicada em dobro;

III- por transitar com veículo em más condições de funcionamento, segurança, higiene ou conservação - multa no valor correspondente a 01 (um) Valor de Referência Municipal, suspensão do registro de condutor ou do alvará de estacionamento, até apresentação, para vistoria, do veículo já reparado; na reincidência, a mesma penalidade e multa em dobro;

IV - por desrespeito à tabela de tarifas ou à capacidade de lotação do veículo



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

075^{.16.}

lo - multa no valor correspondente a 01 ' (um) Valor de Referência Municipal ou sus pensão do registro de condutor pelo prazo de 10 (dez) dias; e na reincidência, a ' mesma penalidade e multa aplicada em do - bro, sem prejuízo da suspensão do alvará' de estacionamento, pelo prazo de 10 (dez) dias;

V - por efetuar transportes remunerados, com veículos não licenciados para es se fim - multa no valor correspondente a 02 (dois) Valores de Referência Municipal cassação da inscrição no Cadastro Municipi- pal de condutores de táxis, do registro ' de condutor ou do alvarã de estacionamento e, na reincidência, multa aplicada em triplo;

VI - por permitir que condutor não regis- trado dirija o veículo - multa no va lor correspondente a 01 (um) Valor de Re- ferência Municipal, e na reincidência, ' multa em dobro, cassação do alvará de es- tacionamento ou suspensão do termo de per- missão por 20 (vinte) dias;

VII- não ter em seu poder o alvará de es- tacionamento - advertência e multa ' no valor correspondente a 0,5 (zero vírgu la cinco) Valor de Referência Municipal ' 



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

076.17.

se não apresentar o documento, no prazo ' de 05 (cinco) dias, à unidade competente' da Prefeitura; na reincidência multa em ' dobro e suspensão do registro de condutor sem prejuízo da apresentação do alvará, ' dentro daquele mesmo prazo, sob pena de ' cassação;

VIII-por não apresentar o veículo, afixa- do em local visível, a identificação do permissionário, do condutor e a tabela de tarifa - advertência e multa no valor' correspondente a 0,5 (zero vírgula cinco) Valor de Referência Municipal; na reinci- dência, multa em dobro e suspensão do re- gistro de condutor ou alvará de estaciona- mento, pelo prazo de 15 (quinze) dias.

ART. 35 - As penas de natureza pecuniária são aplicáveis somente aos pro- prietários dos veículos definidos nesta Lei.

ART. 36 - A suspensão do termo de permis- são, do alvará de estacionamen- to ou do registro de condutor, acarretará a apreensão do respecti- vo documento, durante o prazo de duração da pena.

ART. 37 - A aplicação das penalidades e ' multa será procedida pelo setor de fiscalização da Prefeitura, cabendo ao Prefeito decidir em grau de recurso.

./. .



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

077.18.

Parágrafo Único - Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de edital por afixação, no local de costume na sede da Prefeitura.

ART. 38 - As multas não pagas no prazo constante da notificação, serão corrigidas em conformidade com o Código Tributário Municipal.

CAPÍTULO XII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

ART. 39 - A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistoria ou diligência com vistas ao cumprimento das disposições desta Lei.

ART. 40 - A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxis, em áreas previamente delimitadas.

ART. 41 - Havendo redução do número de táxi em determinado ponto, deve ser atingida a permissão mais recente.

ART. 42 - O órgão municipal competente



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

078^{.19.}

manterá registro atualizado dos alvarás de estacionamento expedidos após a vigência desta Lei, em nome de:

- I - motoristas profissionais autônomos;
- II - motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- III - sucessores de motoristas profissionais autônomos.

ART. 43 - O motorista profissional autônomo e condutor que tiverem cassado o termo de permissão, alvará de estacionamento e registro de condutor, somente poderão pleitear outros, decorridos 03 (três) anos.

CAPÍTULO XIII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

ART. 44 - Os atuais permissionários, proprietários de veículos com mais de 07 (sete) anos de fabricação, deverão satisfazer as exigências desta Lei e das demais disposições regulamentares, e substituir seus veículos até 30 de junho de 1992.

Parágrafo Único - A não observância do disposto neste artigo, acarretará a cassação do termo de permissão.

./. .



PREFEITURA MUNICIPAL DE PILAR DO SUL

ESTADO DE SÃO PAULO

079.20.

ART. 45 - Fica assegurada a renovação dos alvarás de permissão para estacionamento, relativos a veículos pertencentes a 02 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- I - ter sido o alvará expedido em data anterior à da vigência desta Lei;
- II - não ser qualquer dos 02 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo alvará tenha sido expedido após a vigência desta Lei;
- III- serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ART. 46 - As despesas de execução da presente Lei correrão por conta das dotações consignadas no orçamento.

ART. 47 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, devendo ser regulamentada no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.


ZAAR DIAS DE GÓES
-Prefeito Municipal-

Registrada e publicada na Secretaria da Prefeitura Municipal de Pilar do Sul, na data supra.


SHIRLEY MARA VALOCINI LOURENÇO EDUARDO
- Chefe de Secretaria -

