



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 4 de AGOSTO de 2017.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 294/17-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 223/2017

DOCREC

523/2017

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima epigrafado, relativo ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Administração Pública a respeito do Projeto de Lei nº 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que objetiva introduzir alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por taxi, transmito a essa Presidência, por cópia, as informações e manifestações acerca do assunto obtidas perante a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Na oportunidade, renovo-lhe os meus protestos de apreço e consideração.


MILTON FLÁVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/SGSM/drs
Resp 479/15

Do Processo Administrativo n.º 2017-0.071.555-7

em 26/06/2017

a).....

Interessado
Câmara Municipal de São Paulo

CÓPIA

Assunto

Projeto de Lei nº 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que objetiva introduzir alterações na Lei nº 7.329 de 11 de junho de 1969, para criar plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do município de São Paulo – Pedido de subsídios.

DTP.GAB

Sr. Diretor:

Trata-se de pedido de subsídios ao Projeto de Lei nº 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que objetiva introduzir alterações na Lei nº 7.329 de 11 de junho de 1969, para criar plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito do município de São Paulo.

Inicialmente, temos que nos foi solicitado, em prazo exíguo, o atendimento criterioso, às fls. 16, e completo atendimento ao requerido às fls. 3/5, o que não foi possível atempadamente, devido a extensão do necessário.

Nossa área técnica entende que a iniciativa, em sua essência, criaria uma ferramenta aparentemente útil, embora já existam aplicativos privados que atendem a modalidade táxi operando na cidade.

Também, é necessária a informação que já possuímos um completo Banco de Dados da modalidade táxi, restando apenas aperfeiçoá-lo para esse fim.

Mas há que se ressaltar que a iniciativa, que aparentemente é um avanço, irá “engessar” a dinâmica evolução tecnológica, sendo real que são constatadas mudanças significativas tanto em *hardware* como *software*, o que levaria a Administração, amarrada ao modelo proposto sob a forma de lei, a perder o controle do sistema rapidamente.

Os conceitos preconizados seriam muito mais saudáveis e eficazes se implementados por Portarias regulamentadoras, mais flexíveis e dinâmicas, por serem mais ágeis a alterações conforme a conveniência da Municipalidade e necessidade dos munícipes.

Entendem nossas áreas de Cadastro DTP/3; Planejamento Operacional, Projetos e Pesquisas; Fiscalização DTP/1, Inspeção e Engenharia Veicular DTP/2 e Assessoria Técnica DTP/ATE, ser a iniciativa temerária na forma em que se apresenta, registrando a impossibilidade de corroborá-la.

Além das questões técnicas envolvidas, temos que o Art. 1º da presente iniciativa pretende modificar dispositivos da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, com as alterações posteriores, criando a plataforma digital da Administração Pública, instituindo nova sistemática para o serviço de transporte público individual e remunerado de passageiros em veículos particulares no Município de São Paulo, e substitui o Alvará de Estacionamento pelo Alvará de Condutor de Táxi – AC, e assim causando colidência com norma hierarquicamente superior, qual seja, **Natureza do serviço em desacordo com Lei Federal**, visto que “institui nova sistemática para o serviço de transporte público individual”

A Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece em seu artigo 12 que o transporte individual de passageiros constitui **serviço de utilidade pública**, portanto não é um serviço de transporte público..

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)

Melhor ilustra nossa linha de entendimento, temos que em Ação Civil Pública, processo nº 0016639-80.2013.8.26.0053, 13ª VFP, em que se discutia a natureza jurídica dos serviços de taxis, objetivando licitação ao invés de alvarás (autorizações), o MM. Juiz fundamentou magistralmente a improcedência do pedido por “*tratar-se de atividade econômica de relevante interesse público*”, reportando-se ao **art.12 da lei 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**, cuja decisão reproduzimos “*in verbis*” para melhor estribar nossa posição:

Processo nº: 0016639-80.2013.8.26.0053

Classe – Assunto Ação Civil Pública - Concessão / Permissão / Autorização

Requerente: Ministério Público do Estado de São Paulo

Requerido: Prefeitura do Município de São Paulo

Juiz(a) de Direito: Dr(a). Luis Manuel Fonseca Pires

Vistos.

1) Trata-se de ação civil pública que versa sobre as outorgas de “alvarás de estacionamento” para a atividade de transporte individual de passageiros por meio de táxi. A premissa acolhida pela inicial é que a sistemática implementada pela Administração Pública municipal ofende o art. 175 da Constituição Federal e a Lei 8.987/95, pois não se observa a prévia licitação. Isto é, a premissa da inicial é que se trata, inequivocamente, de um serviço público. Pois bem, por esta premissa é que não diviso, pelo menos não por ora e talvez a dialética processual conduza a conclusão distinta, tamanha segurança para de pronto, por uma tutela provisória, inverter a ordem da gestão pública que se realiza no Município. Isto porque, por primeiro, é preciso distinguir serviço público de atividade econômica.

Em lição de Celso Antônio Bandeira de Mello (Curso de direito administrativo, 25ª ed., p. 659.):

“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.”



Serviço público, portanto, é o oferecimento de uma atividade ao administrado que pressupõe o Estado como seu titular e, por isto, dotado do dever de prestá-la por si próprio, ou por delegação a um concessionário ou permissionário que deverá assumir a mera execução (não a titularidade) da atividade.

Dinorá Adelaide Musetti Grotti atribui a Rousseau, conforme pesquisa de Meilán Gil, o emprego da expressão serviço público. À época o termo foi usado para qualificar qualquer atividade estatal. No entanto, o tempo passou. Adveio o Estado de Direito, suas múltiplas formas após a Revolução Francesa Estado de Direito Liberal, Social, Social Democrático, e não se pode olvidar que na atualidade, e em conformidade à Constituição Federal de 1988, deve-se considerar, como diz Dinorá Adelaide Musetti Grotti, (a Constituição brasileira, p. 19-20.3 Op. cit., p. 88) que não há um serviço público por natureza ou por essência. Só o serão as atividades que estiverem definidas na Constituição Federal ou na própria lei ordinária, desde que editada em consonância com as diretrizes ali estabelecidas, decorrendo, portanto, de uma decisão política.

Nestes termos, a Lei Federal nº 12.468/11 trata da profissão de taxista como aquela que se destina ao transporte público individual remunerado de, no máximo, 7 (sete) passageiros. Não vejo como logo afirmar que "transporte público individual de sete passageiros" necessariamente significa transporte coletivo, previsto no art. 30, V, da Constituição Federal, de competência do Município e qualificado o transporte coletivo como serviço público.

Não se pode desconsiderar a possibilidade de uma reserva de opção política ao Município: porque o transporte por táxi guarda uma proximidade (não identidade) com o "transporte coletivo" (serviço público, nos termos do art. 30, V, da Constituição Federal), poderia legislar para qualificá-lo como tal; ou então, legislar para regular esta atividade, mas a considerando como atividade econômica.

Por esta última perspectiva táxi como atividade econômica, constata-se a conclusão de Celso Antônio Bandeira de Mello (Curso de direito administrativo, 25ª ed., p. 659): Uma vez concluída a exposição de algumas bases teóricas úteis para a iluminação da Consulta, cabe observar que os serviços prestados pelos "táxis" e quanto a isto nada importa que o sejam por autônomos ou por empresas possuem especial relevo e utilidade para toda a coletividade, tal como se passa, aliás, com inúmeras outras atividades privadas, devendo por isto ser objeto de regulamentação pelo Poder Público, como de fato ocorre, mas obviamente isto não significa que sejam categorizáveis como serviços públicos. Ao respeito de atividades que apresentam este subido interesse, sem, contudo, se configurarem como serviços públicos, o precitado Oswaldo Aranha Bandeira de Mello, denominando-os de utilidade pública observou que "(...) são serviços correspondentes a prestações privadas, mas, dados o fim a que são dirigidos e o número elevado de pessoas que neles são interessadas, pertencentes à coletividade, são submetidos a disciplina jurídica especial, mesmo porque, na falta de tais serviços por parte dos particulares, deve o Poder Público provê-los.

Por isso são exercidos até mediante certa regulamentação do Estado. Constituem atividades privadas, sujeitas à sua ingerência. A simples regulamentação, portanto, da prestação de determina da atividade, em alguns de seus aspectos, não significa em considerá-la pública, mas apenas, de utilidade pública. (Serviços Públicos e Serviço de Utilidade Pública Caracterização dos Serviços de Táxi Ausência de Precariedade na Titulação para prestá-los Desvio de Poder Legislativo. In: Pareceres de Direito Administrativo. p.216/217).

Wardrobe X L (L)

A intensa regulação de uma atividade econômica justifica-se por sua relevância social (sem a desqualificar de atividade econômica e torna-la, por isto, serviço público), a exemplo do que ocorre com a venda de produtos farmacêuticos, ou com a instalação de cursos universitários pelo país. Note-se que só este expressivo potencial regulatório não se convola o que pertence à iniciativa econômica uma atividade de titularidade do Estado.

Para tanto a conversão de uma atividade econômica em serviço público é preciso, primeiro, lei, e lei que encontre ressonância na Constituição por versar sobre tema similar cuja Constituição qualificou como serviço público (o que potencialmente é possível em relação ao serviço de táxi em razão do que dispõe o art. 30 da Constituição Federal).

Por estas considerações, mas por necessidade de exaurir os potenciais semânticos tanto da lei federal mencionada quanto das normas municipais em vigor, entendo não ser o caso de por tutela antecipada subitamente alterar a respectiva gestão pública do serviço de táxi na cidade. Até porque, se alterada a perspectiva ora acolhida, poder-se-á considerar a concessão de tutela antecipada em sentença. De tal sorte, indefiro a tutela antecipada. Servindo esta decisão como mandado, cite-se. Intime-se.

São Paulo, 26 de abril de 2013.

Luis Manuel Fonseca Pires

Juiz de Direito

CÓPIA

Portanto, em relação ao PROJETO DE LEI 479/2015, temos que não pode prosperar, merecendo veto integral no caso de aprovação pela Casa das Leis, pois embora seja louvável a intenção do legislador, colide com Lei hierarquicamente superior e os prejuízos advindos de sua sanção e vigência seriam visíveis.

Finalmente, entendemos que não há como se apoiar a propositura do Nobre Edil, cujos efeitos afetariam negativamente o serviço público de táxi autorizado em nosso Município.

É o que se tinha a informar

26 de Junho de 2017.

IRINEU NEGRÃO DE VILHENA MORAES

Departamento de Transportes Públicos
DTP/AJU Assessor Jurídico

MAL/INVM/

URGENTE

Folha de Informação n.º ²³.....

Do Processo Administrativo n.º 2017-0.071.555-7

em 27/06/2017

() Patrícia Ap. Lopes Silva
Pront. 123 448-0

Interessado

Câmara Municipal de São Paulo

CÓPIA

Assunto

Projeto de Lei n.º 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que altera dispositivos da Lei 7.329, de 11 de julho de 1969, para criar a plataforma digital e modificar o Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi no âmbito de competência do município de São Paulo - Pedido de Subsídios.

SMT.CH.GAB

Sr. João Manoel Scudeler de Barros

Em atenção à solicitação de Vossa Senhoria, restituo o presente com o parecer da Assessoria Jurídica deste Departamento (fls. 19 a 22), que aprovo, opinando pelo veto integral do Projeto de Lei n.º 479/15.

27 de junho de 2017.



MARCOS ANTONIO LANDUCCI
Departamento de Transportes Públicos
Diretor

MAL/pals

Folha de Informação nº ²⁵.....
em 07/07/2017 (a).....

Do Processo nº 2017-0.071.555-7

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM

ASSUNTO

Projeto de Lei nº 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que objetiva introduzir inúmeras alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito no município de São Paulo – pedido de subsídios.

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete

João Manoel Scudeler de Barros,

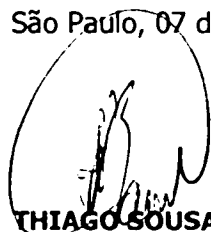
CÓPIA

O presente processo foi encaminhado pela SGM/ATL- Chefia, solicitando, em suma, desta Pasta, pronunciamento conclusivo a respeito da Propositura, a fim de que sejam prestadas as informações requeridas à fl. 16.

Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o presente processo foi encaminhado ao Departamento de Transportes Públicos - DTP que se manifestou, em suma, pelo veto total do Projeto de Lei em apreço, conforme fls. 19/23.

Pelo exposto, ante o parecer do Departamento de Transportes Públicos - DTP, o qual corroboramos, encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para ciência e entendemos que essa Pasta deverá posicionar-se pelo veto ao Projeto de Lei em apreço.

São Paulo, 07 de julho de 2017.



THIAGO SOUSA BARRETO
Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 236.229



RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA
Procuradora do Município – SMT/AJ
OAB/SP 163.116


ANA KAROLINA LACERDA
Estagiária de Direito – SMT/AJ

Do Processo nº 2017-0.071.555-7

Folha de Informação nº 26.....

em 07/07/2017 (a).....

Yviva Christina Almeida
Pront. 122.744-0

SMT/AJ

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM

ASSUNTO

Projeto de Lei nº 479/15, de autoria do Vereador Toninho Vespoli, que objetiva introduzir inúmeras alterações na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, para criar a plataforma digital e modificar o serviço de transporte individual de passageiros por táxi no âmbito no município de São Paulo – pedido de subsídios.

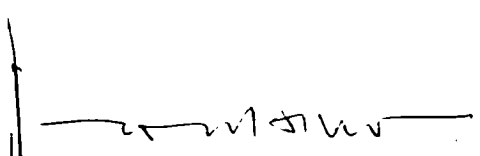
CÓPIA

SGM.CH.GAB

Sra. Chefe de Gabinete
Tarcila Peres Santos,

Ante o parecer do Departamento de Transportes Públicos - DTP e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, somos favoráveis ao VETO ao referido Projeto de Lei.

São Paulo, 07 de julho de 2017.


JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete

