



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 64/2016 DE 11/05/2016

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)
Ver. TONINHO PAIVA (PR)
Ver. CALVO (PDT)
Ver. GILSON BARRETO (PSDB)
Ver. NELO RODOLFO (PMDB)
Ver. SOUZA SANTOS (PRB)
Ver. MÁRIO COVAS NETO (PSDB)
Ver. CONTE LOPES (PP)
Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

Ementa:

SUSTA OS EFEITOS DO DECRETO MUNICIPAL Nº 56.981, DE 10 DE MAIO DE 2016, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do Processo
nº 02-64 de 2016
José Roberto Wey de Brito
Técnico Administrativo
RF: 11.433
14

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº_

PDL
64/2016

*Susta os efeitos do Decreto
Municipal nº 56.981, de 10 de
maio de 2016, e dá outras
providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Ficam sustados os efeitos do Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

Art. 2º. Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em

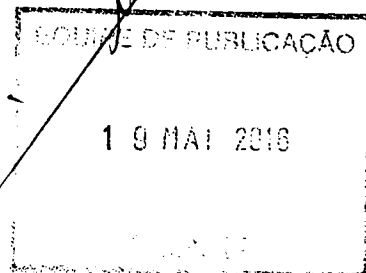
Paula

[Signature]
SALOMÃO PEREIRA
Vereador

[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]



Segue(m) junta(s), nesta documentação, o(s) documento(s) sob nº

2 a 5 de informação

sob nº 6 de 1951

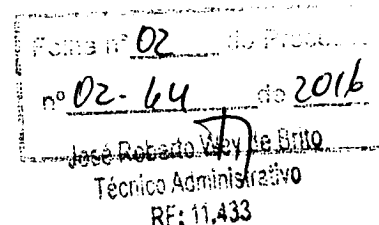
Ass: José Roberto Wey de Brito
Técnico Administrativo

RF: 11.433



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

JUSTIFICATIVA



A presente propositura tem o intuito de sustar os efeitos do Decreto Municipal nº 56.981, de 10 de maio de 2016, que dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

A Constituição Federal e a Lei Orgânica do Município preconizam em seus artigos 2º e 6º o Princípio da Separação dos Poderes, representantes das Funções de Estado, com o intuito de auto regulação interna do funcionamento do Poder Público.

Esse conceito se traduz pela expressão “Checks and Balances”, ou “Freios e Contrapesos” no vernáculo pátrio, indicando que os Poderes se fiscalizam mutuamente, a fim de evitar abusos ou excessos como a edição do indigitado Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016.

Isto porque o Decreto do Executivo que se pretende ver revogado por esta iniciativa parlamentar estabeleceu direito material, criando obrigações e direitos novos a operadores e usuários do pretenso serviço de transporte.

Com efeito, seu escopo é o de regulamentar integralmente a atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros, que considera de utilidade pública, e regular o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município, todos através de aplicativos de internet, excluídos os serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329/69, a qual estabelece normas para execução do serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro (art. 1º, parágrafo único do indigitado decreto).

Para tanto, condiciona a prestação desses serviços à obtenção de autorização a ser emitida pelo Poder Executivo Municipal (art.5º); obriga as empresas interessadas em sua prestação (identificadas no art. 3º pela nomenclatura Operadoras de Transporte Credenciadas – OTCs) a abrir e compartilhar com a Prefeitura diversos dados (art. 4º); bem como a disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos possuam trajetos convergentes (art. 7º).

Assim, o Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, CUMPRE PAPEL RESERVADO EXCLUSIVAMENTE À LEI, único instrumento hábil à criação de direitos e obrigações aos particulares, em atenção ao princípio constitucional da legalidade.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 03 do Processo
nº 02-69 de 2016
José Roberto de Brito
Técnico Administrativo
RF: 11.433

Contraria dessa forma **PRINCÍPIO DA LEGALIDADE** inscrito no inc. II, do art. 5º, da Constituição Federal, que impõe de forma pétrea que **ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.**

Ademais, a imposição de condicionamentos e restrições à atividade dos indivíduos, tendo por base a supremacia do interesse público, expressa a essência do poder de polícia. É cediço que, em determinadas situações se faz necessária a atuação do Poder Público visando compatibilizar os interesses privados e os interesses da coletividade, valendo-se para tanto da edição de regras de conduta, as quais, contudo, devem estar amparadas previamente em lei. Neste sentido, mencione-se a doutrina de José dos Santos Carvalho Filho:

A expressão poder de polícia comporta dois sentidos, um amplo e um estrito. Em sentido amplo, poder de polícia significa toda e qualquer ação restritiva do Estado em relação aos direitos individuais. Sobreleva nesse enfoque a função do Poder Legislativo, incumbido da criação do *jus novum*, e isso porque **apenas as leis, organicamente consideradas, podem delinear o perfil dos direitos, elastecendo ou reduzindo o seu conteúdo.** ... Em sentido estrito, o poder de polícia se configura como atividade administrativa, que consubstancia, como vimos, verdadeira prerrogativa conferida aos agentes da Administração, consistente no poder de restringir e condicionar a liberdade e a propriedade. ... Aqui se trata, pois, de **atividade tipicamente administrativa e, como tal, subjacente à lei, de forma que esta já preexiste quando os administradores impõem a disciplina e as restrições aos direitos.** ... (*in* Manual de Direito Administrativo, 25ª edição, Editora Atlas, São Paulo, 2012, p. 74, destaquei)

Cumpre ponderar, ainda, que **o Decreto que se pretende editar, além de invadir campo material reservado à lei, contraria lei vigente sobre a matéria em pauta.** Com efeito, a Lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015, proibiu no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Some-se a isso que a referida Lei nº 16.279/15 expressamente previu a necessidade de serem realizados estudos para o aperfeiçoamento da legislação vigente sobre transporte público remunerado individual de passageiros, nos seguintes termos:

Art. 4º O Poder Executivo deverá promover estudos para o aprimoramento da legislação de transporte individual de passageiros e a compatibilização de novos serviços e tecnologias com o modelo previsto na Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

04
02-64 2016
José Roberto Vitorino
Técnico Administrativo
RF: 11.489

O dispositivo legal acima transcrito deixa clara a necessidade de revisão do serviço de transporte em pauta, tendo em vista as novas possibilidades oferecidas pela tecnologia.

Entretanto, não autoriza a criação de nova modalidade de transporte remunerado individual de passageiros, com o estabelecimento de direitos e obrigações aos prestadores e consumidores do referido serviço simplesmente através da edição de um Decreto.

Da mesma forma, o Decreto nº 56.489, de 08 de outubro de 2015 que instituiu o denominado "táxi preto" estabeleceu em seu art. 15 que seria constituído grupo de estudos para propor a regulação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros ora em análise, *in verbis*:

Art. 15. O Poder Executivo Municipal constituirá grupo de estudo para:

...

II - propor regulação de novos serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros compreendidos no artigo 12 da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do artigo 4º da Lei nº 16.279, de 8 de outubro de 2015. (sublinhado)

Observe-se bem que o próprio Decreto nº 56.489/15, ao prever a criação do grupo de estudos, expressamente aponta como fundamento o art. 4º da Lei nº 16.279/15, dispositivo este que definiu que os estudos deveriam levar ao aprimoramento da **legislação**. O uso do termo legislação, s. m. j., remete a intenção de uma revisão ampla, de modo que todas as normas que incidem sobre o serviço de transporte individual remunerado de passageiros fossem revistas e alteradas quando necessário para agregar os novos serviços e tecnologias.

Assim, como fruto do trabalho deste grupo de estudos poderia, por exemplo, ser apresentado à Câmara Municipal de São Paulo projeto de lei visando à fixação das regras pertinentes, ressaltando-se a possibilidade de edição de decretos na hipótese de se tratar apenas de alteração procedimental, de regulação da atuação administrativa, ou seja, alterações que não causem reflexos na esfera jurídica dos administrados no sentido de alterar seus direitos ou deveres.

Consoante já assinalado, para que seja possível validamente inovar a ordem jurídica, estabelecendo novo regramento para a atividade em pauta, imprescindível a edição de lei. Corroborando tal assertiva, oportuno mencionar as ponderações dos Professores Gustavo Justino de Oliveira e Caio César Figueiroa:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 05
nº 02-64 de 2016
José Roberto Vitorino
Técnico Administrativo
RF: 11.430

Sob o ponto de vista técnico-científico, malabarismos hermenêuticos para desvirtuar o sentido de uma norma não merecem prosperar. Se temos um problema em relação ao desenho regulatório de uma atividade, a solução inevitavelmente, será conferir uma nova modelagem que permita atender, acima de tudo, ao interesse dos consumidores enquanto destinatários finais destes serviços.

...

Não obstante a atual conjuntura normativa, inovações como a Uber carregam pontos positivos na medida em que ensejam melhorias na qualidade dos serviços para seus usuários. De toda forma, a implementação de novas matrizes regulatórias não poderá fugir do único instrumento hábil a alterar a realidade já consolidada, a lei. A Uber pode ter sua atividade reconhecida pela legislação brasileira, mas antes de tudo, é preciso respeitar o fluxo da democracia ao invés de continuar dirigindo na contramão. (Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI227079,71043-Proibindo+o+proibido+a+Camara+de+Vereadores+de+Sao+Paulo+e+a+Uber,> acesso em 04/01/16, sublinhado)

Portanto, é inarredável a conclusão de que a regulamentação realizada através do Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016, ora atacado, extrapolou os limites dessa espécie normativa, ainda que pretensamente se destinasse a regular a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, uma vez que dispôs integralmente sobre as regras de funcionamento de um serviço inteiramente novo, sem previsão expressa na mencionada lei federal, inovando e criando direito material reservado à espécie normativa da Lei, e não do Decreto.

Assim, a única espécie normativa que poderia ser adotada legitimamente para dispor sobre a criação de um novo serviço seria a Lei, por se tratar da fixação de direitos e obrigações, reservando-se ao Decreto o estabelecimento de normas instrumentais para a atuação administrativa, este, sim, campo reservado privativamente ao Poder Executivo, responsável, de acordo com o princípio constitucional da harmonia e independência entre os Poderes, pela gestão – mas, não pela normatização plena e exclusiva – dos serviços públicos e de interesse público.

Diante do exposto, considerando que o Decreto em questão constitui expressão da usurpação de poderes do Poder Legislativo Municipal pelo Prefeito Municipal, solicito o apoio dos nobres pares aprovação do presente Decreto Legislativo, no intuito de sustar os efeitos do Decreto 56.981, de 10 de maio de 2016.