**DES0444- Direito e políticas públicas II**

**Proposta de regulação do transporte remunerado privado individual de passageiros.**

Aluno: Cássio Antonio Maria Matheus da Cunha N.usp: 564082-7 (ex-Grupo2)

1. **Competência do ente regulador**

Tendo em vista a competência constitucional dos Municípios prevista no Art. 30 incisos I e V[[1]](#footnote-1), considerando também o protagonismo político que os municípios demonstraram ao lidar com o tema. A presente proposta entenderá que a competência regulatória será do **Município de São Paulo**.

1. **Instrumentos Legais**

Para qualquer **restrição e multas** ao setor privado, como é próprio do regime[[2]](#footnote-2), essa deverá ser feita por meio de *lei em sentido estrito* (lei ordinária ou medida provisória).

Quanto às formas de cumprimento dessas restrições, peculiaridades fiscalizatórias, e demais nuances que não impliquem **restrições e multas** apenas por seu regramento, seriam cabíveis decretos e instruções normativas.

1. **Descrição dos pontos principais que deveriam ser incluídos na regulação**

**3.1. Regras de segurança do veículo**

Tal qual um táxi, o transporte por aplicativos deverá submeter-se aos mesmos regramentos de condições mínimas de transporte seguro para os usuários e para todo o sistema de trânsito do município.

A lei irá determinar que tais veículos se sujeitarão a regramentos infralegais que serão melhor especificados por órgãos tipicamente técnicos do poder executivo (tal qual o CMUV).

**3.2. Regras de segurança do passageiro**

Complementando a regra anterior, há que se ter regras sobre quem é a pessoa responsável por dirigir o veículo. Há que se garantir minimamente a regularidade de documentos do veículo, do motorista, identificação deste e algum mecanismo de controle de problemas ocorridos por ocasião da prestação de serviços.

**3.3. Regras harmonização de taxas**

Os taxistas estão submetidos a um regramento próprio de uma série de taxas devidas à municipalidade.

Essa cobrança de taxas, sempre que tiverem como base as mesmas que os taxistas, deverão também ser cobradas pelos motoristas do UBER.

**3.4. Regras de Fiscalização e sanção**

Há que se estabelecer as situações hipotéticas em que um motorista do transporte de aplicativos estará em situação ilegal e será multado ou sofrerá alguma outra sanção administrativa.

**3.5. O Imposto Sobre Serviços (ISS) :** Após realizadas as modificações tributárias no Congresso Nacional[[3]](#footnote-3), competirá ao município estruturar as suas fiscalizações para a nova tratativa do local de prestação de serviços, alterando os seus regulamentos internos de tributação.

1. **Definição do órgão que ficaria responsável pela gestão e fiscalização do assunto**

A Secretaria Municipal de Transportes Municipais de São Paulo é o órgão competente pela gestão, porém regras mais específicas das obrigações dos motoristas e aplicativos podem ser estabelecidas pelo Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV)

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) terá papel importante na fiscalização do cumprimento das regras estabelecidas nas vias.

1. **Justificativa da proposta**

Trata-se de projeto de lei visando proteger tanto os usuário como os motoristas do transporte público individual remunerado de passageiros por aplicativos. A proposta tem a finalidade de evitar a expansão de serviços que possam colocar em risco os usuários e fugir dos ônus regulamentares que são próprios e desejáveis para a realização da prestação de serviços adequada ao cidadão paulistano e à ordem pública.

O art. 2° da lei que regulamenta o táxi (Lei 12.468/2011) prever que:

"É **atividade privativa** dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, sete passageiros"

A despeito de tal previsão, a Constituição Federal de República Federativa do Brasil, preceitua em seus art. 1º, inciso IV e art. 170 os valores da *Livre Iniciativa* e da *Livre concorrência*. É portanto imperativo do interesse público a contemplação constitucional e a ponderação de efeitos na cidade de São Paulo.

Tendo em vista a tecnologia disruptiva presente e a ausência de regulamentação prévia, os serviços da UBER cresceram sem quaisquer diretriz governamental – restrita apenas às regras da empresa. Houve importante choque entre os taxistas e os motoristas de aplicativos e isso se deu principalmente pela inércia do poder público em regulamentar uma situação adequada da prestação desses serviços.

É premente da questão a observância da segurança do usuário. Ao não haver regras específicas sobre como serão prestados os serviços, o setor privado naturalmente impõe a prestação de serviços da maneira mais barata possível. Esse intuito privado, que pode ser uma virtude em muitos aspectos, pode acabar por permitir que os motoristas prestem serviços entre outras situações em que serviços são prestados: com carros inadequados; Com carros roubados; com motoristas sem carteira de habilitação; com veículos sem a documentação em dia; com veículos sem a quitação de certas taxas as quais nenhum taxista poderia circular; entre outras hipóteses.

Por fim, cabe ressaltar importante aspecto tributário que impacta essa nova maneira de se prestar esses serviços: O local da cobrança efetiva do ISS. No caso dos táxis, a cobrança já era realizada de maneira bastante simples: no local do estabelecimento das cooperativas. Entretanto, no caso do UBER, inevitavelmente haverá uma questão importante sobre o local em que será devido.

Dada a necessidade de encontrar o efetivo estabelecimento prestador das empresas prestadoras de transporte por aplicativos, será necessária a criação de novas obrigações tributárias acessórias para essas empresas. A efetiva cobrança e fiscalização do ISS por parte do município é fundamental para *equiparar as condições de concorrência* com os taxistas, vez que, esses já são tributados normalmente pelo Imposto sobre serviços.

Dessa maneira encaminha-se o projeto.

1. Art. 30. Compete aos Municípios:

   I - legislar sobre assuntos de interesse local;

   ...

   V - 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; [↑](#footnote-ref-1)
2. Versa a Constituição federal:

   Art. 5º 

   II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa **senão em virtude de lei**;

   Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e **indicativo para o setor privado**. [↑](#footnote-ref-2)
3. PLS 493/17, além de criar um item específico para o serviço (novo Item 1.10 da Lista de Serviços: “Agenciamento, organização, intermediação, planejamento e gerenciamento de informações, através de meio eletrônico, de serviços de transporte privado individual previamente contratado por intermédio de provedor de aplicações da internet”), prevê que o ISS deverá ser recolhido ao município do local de embarque do tomador, o que difere totalmente do que está previsto atualmente. [↑](#footnote-ref-3)