Ligia Fiani Bariani - nº USP 8933304

Luís Romero Stopatto Reis - nº USP 9772791

Valentina Desclov Nogueira - nº USP 9841676

(Grupo 6)

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

1. Ente responsável pela regulamentação: Município

 A matéria é de interesse local (art. 30, I, CF). A Constituição Federal estabelece, nesse sentido, que cabe ao Município organizar os serviços públicos de interesse local (art. 30, V), assim como suplementar a legislação federal e estadual no que couber (art. 30, II).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, determina, em seu art. 11-A, que “c**ompete 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”. Em consonância, o art. 18, I, do mesmo texto de lei, adiciona como **atribuição dos Municípios** o planejamento, execução e avaliação da política de mobilidade urbana, assim como a promoção de **regulamentação dos serviços de transporte urbano**. Não restam dúvidas, pois, da competência do Município para apresentar proposta de regulação do transporte remunerado privado individual de passageiros.

1. Instrumento legal mais adequado: Decreto

Por tratar-se de regulamentação de atividade já reconhecida na Lei 12.587/2012, visando a dar-lhe cumprimento efetivo, adequado o uso de decreto, instituído pelo poder executivo municipal.

1. Pontos principais a serem incluídos na regulação
2. Segurança do passageiro. Verificar a qualificação dos motoristas (requisitos do art. 11-B da Lei 12.587/2012), instituir a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança nas corridas, limitar do número de passageiros permitidos, entre outros.
3. Qualidade do serviço oferecido. Requisitos de qualidade quanto aos carros utilizados na prestação do serviço, regulamentação da necessidade (ou não) da propriedade do veículo pelo motorista para exercer a função, entre outros.
4. Ordenação do espaço e da mobilidade urbana quanto ao trânsito viário. Delimitação sobre onde é possível circular, se haverá especificação quanto ao uso de faixas.
5. Prevenção quanto ao possível aumento de acidentes no trânsito. Estabelecimento de limites de velocidade, sinalização de trânsito, etc.
6. Acesso e uso de dados dos passageiros pelas empresas de aplicativos envolvidas na atividade econômica - verificação quanto ao consentimento livre e informado do passageiro.
7. Órgão responsável pela gestão e fiscalização do assunto

Considerando o caso concreto da cidade de São Paulo, cabe à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes gerir e fiscalizar a atividade. Criada pela Lei Ordinária 7.065/67, a Secretaria é responsável por todas as questões relativas aos transportes na área do Município, mormente o estudo, planejamento, integração, **supervisão, fiscalização e controle dos transportes** coletivos, táxis, veículos de carga e outros (art, 1º, I, Lei 7.065/67).

1. Justificativa da proposta

Tratando-se o transporte remunerado privado individual de passageiros de atividade de interesse público, míster a necessidade e competência do Estado em exercer o seu poder de polícia para regulamentá-la, visando a garantir a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.

 A atividade é de interesse local, cabendo ao Município, em decreto, detalhar e regulamentar a atividade conforme os princípios estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Os temas principais dessa regulamentação devem priorizar a disparidade de informações entre prestador de serviço e passageiro, garantindo o oferecimento de serviço seguro e de qualidade. No plano coletivo, importante abordar os aspectos de ordenação de espaço e mobilidade urbana quanto ao trânsito viário.