**DIREITO E POLÍTICAS PÚBLICAS II - DES0444**

**PROF.ª MARIA PAULA DALLARI BUCCI**

**GRUPO 4: Associação de Defesa do Consumidor**

**Beatriz Liane Fernandes SIlva nº USP 9839798**

**Flávio Maziero Serpa nº USP 5392709**

**Hector Augusto Berti Corrêa nº USP 9841526**

**EXERCÍCIO - Proposta de regulação**

**(I) Definição do ente da Federação que seria responsável pela regulamentação**

Município possui competência para legislar sobre o transporte individual privado, de acordo com arts. 30, I, II e V da Constituição Federal, além de obrigação de fiscalizar os motoristas parceiros do Uber em virtude do art. 22, VII da lei federal nº 12.587/12 ("Lei de Mobilidade Urbana – LMU") e do art. 1 § 3º da lei federal 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito – CBT").

Os municípios podem suplementar a lei federal n° 12.587/2012, sendo que a matéria em questão depende das características da cidade, como sua geografia, cultura e história. Por isso, o ente mais apropriado para regular a matéria é o Município, uma vez que é o que melhor compreende sua própria realidade urbana.

**(II) Definição do tipo de instrumento legal mais adequado (projeto de lei, decreto, medida provisória)**

Medida Provisória - Somente para o Presidente da República, além de não haver os critérios de relevância e urgência preenchidos.

Projeto de Lei - Pode ser a melhor opção, tendo em vista que o desgaste político é repartido entre os vereadores e o chefe do poder executivo. É o *locus* mais adequado para se promover uma discussão democrática, considerando todos os atores sociais e agentes econômicos envolvidos, de modo a produzir uma regulação mais ampla e atenta à todas as forças políticas em conflito. Somente assim uma solução coordenada de interesses, por meio de procedimentos previsíveis de deliberação (regras secundárias, para HART), poderá ser produzida.

Além disso, juridicamente, mostra-se mais adequada a opção pelo Projeto de Lei, ao passo que no caso de um decreto não seria possível inovar, mas apenas legislar dentro dos limites colocados pela Lei Federal n° 12.587/12, segundo o art. 84, IV da CF88. Desta forma, o legislador ordinário teria, ao seu alcance, uma maior maleabilidade e poder de escolha que o Chefe do Poder Executivo, vez que este último poderia ter seu ato questionado após sua edição pelos fundamentos supra.

Decreto - caminho mais simples para o Chefe do Poder Executivo. No entanto, não submete à discussão, sob um procedimento democrático estabelecido, todos os conflitos envolvidos, o que potencialmente diminui a qualidade da regulação proposta. Ademais, podemos ter problemas caso o Decreto inove em relação à Lei Federal n° 12.587/12. Como este Diploma pouco delineia o tema, facilmente um decreto poderia ser questionado e julgado inconstitucional.

**Conclusão:** um Projeto de Lei é o melhor caminho, pois afasta questionamentos de ilegalidade/constitucionalidade e tem a capacidade de produzir uma regulação de maior qualidade, visto que no Parlamento ter-se-á o contraditório entre os diferentes atores sociais.

**(III) Descrição dos pontos principais que deveriam ser incluídos na regulação (mínimo de cinco tópicos)**

**Regras de uso do aplicativo:** visando à defesa dos consumidores, os aplicativos devem trazer informações claras e prévias (antes de efetivamente aceitar a corrida) quanto ao cálculo do preço e forma de cobrança, avaliação média e dados do motorista que proporcionará a viagem e métodos de contato com o motorista ou a empresa. Além disso, deve ser garantida a proteção dos dados pessoais dos usuários. Já em defesa dos motoristas, eles devem ter acesso a dados como o trajeto solicitado, preço a ser pago pelo passageiro e tarifa a ser descontada pelo aplicativo.

**Fiscalização dos motoristas:** a regulação deve trazer as regras pertinentes à autorização para exercer a atividade de motorista de aplicativo, como a eventual expedição de alvará (o que vai de encontro às demandas dos taxistas) e padrões mínimos de segurança, higiene e conforto que devem ser impostos pelas empresas, bem como limites à circulação de motoristas por muitas horas seguidas para evitar acidentes de trânsito ocasionados por sono ou cansaço.

**Compartilhamento de métricas:** os aplicativos devem compartilhar com os órgãos municipais (Secretaria de Transportes e CET) dados anônimos sobre o uso do aplicativo, quantidade de viagens, número de passageiros e motoristas cadastrados, regiões com maior demanda e etc, a fim de permitir que a Município aprimore sua gestão de trânsito, tendo em vista o impacto do transporte por aplicativo no viário urbano.

**Questões tributárias:** a regulação deve prever as formas de cálculo e cobrança do preço público pelo uso do viário urbano (“créditos de quilômetros”) e também do imposto municipal sobre serviços. O recolhimento dos tributos deve ficar a cargo das empresas de aplicativo, para evitar a sonegação.

**Mecanismos de incentivo:** a fim de estimular a melhoria no acesso ao transporte e o uso responsável do viário urbano, a proposta deve detalhar os incentivos concedidos para ações como as viagens compartilhadas, corridas nas regiões periféricas e motoristas mulheres.

**Penalidades pelo descumprimento:** para ser efetiva, a legislação também deve se atentar às penalidades a motoristas e empresas que descumpram as determinações da lei, como descadastramento da empresa infratora, multas (a motoristas ou à empresa) e recolhimento do veículo de motoristas infratores.

 **(IV) Definição do órgão que ficaria responsável pela gestão e fiscalização do assunto**

Opção 1: Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. É um braço do Poder Executivo e tem poder de polícia para a realização da gestão e fiscalização do assunto.

Opção 2: órgão, comitê ou conselho vinculado à Secretaria de Mobilidade e Transportes criado para a realização das supracitadas atividades (como o CMUV no Município de São Paulo). O desmembramento teria a função de criar um corpo dedicado a esses objetivos e a promoção de integração entre as diversas secretarias municipais interessadas.

Opção 3: criação de uma autarquia, independente econômico-político-financeira do Poder Executivo, devendo apenas executar fielmente o disposto no marco regulatório a ser criado. Teria um corpo técnico habilitado como exigência para composição de seus quadros. Teria poder de polícia para realização da gestão e fiscalização do setor. Como óbice, tem-se a morosidade e o custo político de sua criação frente ao legislativo.

Opção 4: A CET (sociedade de economia mista) não pode exercer poder de polícia, mas tem a possibilidade de dar apoio à Secretaria de Transporte, por meio de estudos aprofundados para se averiguar o real impacto dos transportes individuais de aluguel na cidade, de modo a mensurar a melhor política para integrá-lo à mobilidade urbana, abordando a frota total de veículos de aluguel em circulação na cidade; os pontos de origem e destino mais recorrentes; os horários de maior demanda; o perfil do público que recorre ao serviço; seu real impacto no tempo de congestionamento.

**(V) Justificativa da proposta, que contemple todos os itens acima e outros que o grupo julgue pertinentes**

Considerando que o art. 5º, XV da Constituição Federal prevê que é livre "a locomoção no território nacional em tempos de paz", sendo possível a qualquer pessoa "nele (território) entrar, permanecer, ou dele sair com seus bens", depreende-se que o Estado deve assegurar a existência dos meios rodoviários, aquaviários, metroviários e aeroviários necessários para o deslocamento dentro do seu território.

Além disso, a finalidade dos transportes, segundo a lei n° 12.587/2012 é promover o "acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes de desenvolvimento urbano", e, portanto, faz-se necessário criar uma regulamentação do transporte individual de passageiros por meio de aplicativos visando a tal fim.

Ressalte-se que estudos do CADE comprovam que a livre concorrência com a entrada das empresas de aplicativo beneficiam os consumidores, reduzindo o valor de tarifas de corridas de táxi e aumentando a qualidade dos serviços, e ao longo prazo o número de corridas que inicialmente caíra, volta a aumentar. Ademais, deve-se levar em conta também que o serviço organizado pelos aplicativos é mais acessível para moradores de periferia, onde o táxi não chega com eficiência.

No entanto, essa liberdade deve ser regrada a fim de ser também compatível com o transporte coletivo, ou seja, é necessário estabelecer restrições ou estímulos para atingir o resultado esperado: a livre circulação de pessoas no espaço urbano. É preciso ir além dos interesses de cada categoria, para garantir o interesse público.

A regulação da matéria é importante, ainda, quando se pensa nos congestionamentos e na migração de usuários de transporte público para o privado, sustentabilidade da cidade e do transporte público. O crescimento do Uber não apenas atende demanda, como também gera demanda e pode contribuir para o congestionamento se não for corretamente regulado. Por exemplo, em Nova Iorque, o tempo de trânsito na cidade teria supostamente aumentado 7% em virtude da grande circulação de carros do Uber aguardando chamadas[[1]](#footnote-1).

Assim, é preciso combater a clandestinidade e prezar pela segurança dos usuários, levando em consideração, por exemplo, o risco de acidentes quando os motoristas dirigem por muito tempo levando-os à exaustão, além de buscar evitar a prática de *dumping,* conciliando a tabela a ser aplicadas por taxistas com tarifas dos aplicativos.

1. A íntegra da pesquisa está disponível em: SALMON, Felix. New yorkers love Uber. But is Uber good for NYC? Disponível em: . Data de acesso: 13/01/2017. [↑](#footnote-ref-1)