



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

Registro: 2017.0000693964

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Direta de Inconstitucionalidade nº 2213289-26.2016.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é autor ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE EXECUTIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO AETEX, são réus PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS e PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS.

ACORDAM, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO PROCEDENTE EM PARTE, COM EFEITO "EX TUNC". V.U. SUSTENTOU ORALMENTE O ADV. DR. DANILO GODOY ANDRIETTA.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmo. Desembargadores ADEMIR BENEDITO (Presidente), XAVIER DE AQUINO, ANTONIO CARLOS MALHEIROS, FERREIRA RODRIGUES, PÉRICLES PIZA, EVARISTO DOS SANTOS, MÁRCIO BARTOLI, JOÃO CARLOS SALETTI, FRANCISCO CASCONI, RENATO SARTORELLI, CARLOS BUENO, FERRAZ DE ARRUDA, BORELLI THOMAZ, JOÃO NEGRINI



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

FILHO, SÉRGIO RUI, SALLES ROSSI, RICARDO ANAFE, ALVARO PASSOS, AMORIM CANTUÁRIA, BERETTA DA SILVEIRA, ANTONIO CELSO AGUILAR CORTEZ E ANGÉLICA DE ALMEIDA.

São Paulo, 13 de setembro de 2017.

Tristão Ribeiro
RELATOR
Assinatura Eletrônica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO

Voto nº 29.614 (OE)

Ação Direta de Inconstitucionalidade: 2213289-26.2016.8.26.0000

Requerente: Associação das Empresas de Transporte Executivo do Estado de São Paulo - AETEX

Requeridos: Prefeito Municipal de Campinas e Presidente da Câmara Municipal de Campinas

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, que “dispõe sobre as normas para execução dos serviços de transporte individual de passageiros em veículos automotores de aluguel – táxi e dá outras providências”. Proibição de transporte individual de passageiros, concorrente com o serviço de táxi e que não detenha autorização do órgão competente. Ausência de invasão da competência legislativa federal, por se tratar de tema afeto à União, Estados e Municípios, guardando relação com o interesse local. Existência, contudo, de vício de inconstitucionalidade material nos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, “caput”, § 1º e § 2º, incisos I e II, da norma impugnada, pelos quais é considerada clandestina a atividade de transporte individual de passageiros que concorra com o serviço de táxi e sem autorização do órgão competente, passível de sanção administrativa. Infringência aos princípios da livre iniciativa, da liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão, da razoabilidade e da proporcionalidade, ao predicado da livre concorrência, bem como a liberdade de escolha do consumidor. Afronta aos artigos 1º, inciso IV, 5º, inciso XIII, 170, inciso IV, todos da Constituição Federal, e aos artigos 111 e 144, da Constituição do Estado de São Paulo. Precedentes. Ação julgada parcialmente procedente, declarada a inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, “caput”, § 1º e § 2º, incisos I e II, da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas.

Vistos.

Trata-se de Ação Direta de



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

Inconstitucionalidade proposta pela Associação das Empresas de Transporte Executivo do Estado de São Paulo - AETEX, visando à retirada do ordenamento jurídico da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, que ***dispõe sobre as normas para execução dos serviços de transporte individual de passageiros em veículos automotores de aluguel – táxi e dá outras providências***, e, sucessivamente, a declaração da inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, do mesmo texto legal.

Aduz a autora que a lei municipal em questão está eivada de vícios formais e materiais de inconstitucionalidade, diante da violação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, bem como do desrespeito à livre iniciativa e à liberdade de trabalho, da limitação ao exercício da atividade de transporte e da afronta ao direito do consumidor na escolha do prestador de serviço de transporte individual de passageiros. Sustenta, ainda, que a norma impugnada tratou como clandestinos os profissionais e as empresas de transporte executivo, inclusive, com a aplicação de punições, tais como a apreensão de veículos e a imposição de multa. A requerente tece considerações a respeito das especificidades das atividades de transporte público individual e de transporte privado individual, consoante as previsões da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, a qual regulamenta a profissão de taxista. Nesse sentido, destaca que a Lei nº 13.775/2010 ignorou tais especificidades e promoveu o monopólio ilegal dos taxistas em relação a todo e qualquer transporte individual remunerado de passageiros no Município de Campinas, tratando como clandestino o serviço que seja concorrente ao de táxi. Conclui a autora, dizendo que a omissão legislativa, na regulamentação da atividade de transporte privado individual de passageiros, não justifica a proibição do serviço pelo ente municipal. Está-se diante, portanto, de violação aos artigos 1º, inciso IV, 22, inciso XI, 170, 218, 219, todos da Constituição Federal, aos artigos 144 e 275, da Constituição do Estado de São Paulo, ao artigo 730, do Código Civil, e às Leis Federais nº 12.468/11 e nº 12.587/12.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

A medida liminar foi indeferida (fls. 342/343).

O Procurador Geral do Estado manifestou desinteresse na defesa da norma (fls. 357/358).

O Prefeito do Município de Campinas, nas informações, asseverou não ser permitida, nesta seara, a invocação de afronta à norma federal, tampouco o reconhecimento de eventual vício de inconstitucionalidade reflexo, destacando que a lei impugnada é anterior à Lei Federal nº 12.567/12. Segundo o alcaide, não há contrariedade à Constituição Estadual, detendo o Município competência para legislar sobre a exploração de serviço de táxi, por se tratar de assunto de interesse local, no desempenho, inclusive, do poder de polícia. Ademais, a lei atacada não criou regramento de caráter geral ou regional de transporte urbano, limitando-se a disciplinar o serviço de táxi no âmbito do Município de Campinas (fls. 364/379).

O Presidente da Câmara Municipal de Campinas reafirmou a impossibilidade de invocação de legislação federal como parâmetro de controle concentrado de constitucionalidade de norma municipal. Aduziu, ainda, haver somente eventual ofensa reflexa à Constituição do Estado de São Paulo, circunstância essa que, por si só, não permite o ajuizamento da presente ação (fls. 384/392).

A douta Procuradoria Geral de Justiça ofereceu parecer, opinando pela parcial procedência do pedido, para declaração da inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, *caput* e § 1º, da Lei nº 13.775/2010, do Município de Campinas (fls. 394/419).

É o relatório.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

A presente ação visa à retirada do ordenamento jurídico da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, que assim dispõe:

Art. 1º - O transporte individual de passageiros em veículos automotores de aluguel no Município de Campinas constitui serviço de utilidade pública e será executado sob o regime de permissão.

§ 1º - Todas as permissões serão outorgadas pelo Secretário Municipal de Transportes, a título precário e gratuito, por meio de licitação pública, nos termos das Leis Estaduais nº. 8.666, de 21 de junho de 1993 e 8987, de 13 de fevereiro de 1995, e demais disposições legais cabíveis, nas condições estabelecidas por esta Lei e demais atos normativos expedidos pelo Município.

§ 2º - O certificado de permissão deverá ser renovado anualmente mediante requerimento do permissionário, no prazo e condições fixados pelo Município.

§ 3º - A falta da renovação do certificado de permissão, nos termos estabelecidos no § 2º deste artigo, enseja a caducidade da permissão, asseguradas à ampla defesa e o contraditório.

§ 4º - As permissões do serviço de táxi executivo e acessível também poderão ser outorgadas às pessoas jurídicas.

§ 5º - Permissionários e auxiliares deverão, obrigatoriamente, possuir seguro de vida.

Art. 2º - Às permissões outorgadas antes da presente lei serão permitidas transferências, desde que cumpridos os critérios dispostos por esta Lei e os que vierem ser estabelecidos pelo Poder Público.

Parágrafo único – No caso de transferência clandestina, cessão, doação, comodato, aluguel, arrendamento ou comercialização total ou parcial, devidamente comprovado, a permissão será sumariamente cassada.

Art. 3º – Fica instituído o serviço de táxi executivo no Município de Campinas. § 1º - O tipo de táxi a ser utilizado, bem como todas as



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

condições do serviço de táxi executivo, serão definidos em regulamento específico.

§ 2º. - A tarifa do serviço de táxi executivo será estabelecida pelo Poder Público, e poderá ser diferenciada tanto no valor como na forma de cobrança.

§ 3º. - Os permissionários do serviço de táxi terão preferência na ocupação de novas vagas no solo, respeitado o critério do sorteio quando o número de interessados for maior que o de vagas.

Art. 4º - Será outorgada apenas uma permissão a cada interessado.

§ 1º. - Fica vedada à outorga de permissão:

I – a servidor público da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive de entidades com personalidade jurídica de direito privado sob controle do Poder Público e das fundações por ele instituídas ou mantidas.

II – a quem já possua outra permissão pública, seja ela qual for;

§ 2º. - A vedação prevista no § 1º deste artigo se estende às pessoas contratadas ou membros da diretoria de organizações da sociedade civil de interesse público – OSCIPs e de organizações sociais – OS que mantenham contratos de gestão, convênios ou parcerias com o Município e que sejam pagos com recursos públicos.

§ 3º. - As disposições deste artigo aplicam-se às permissões já outorgadas, na vigência da Lei nº. 4.742, de 25 de outubro de 1977, após 04 (quatro) anos contados da publicação desta Lei.

Art. 5º - Os pontos de estacionamento serão fixados, tendo em vista o interesse público, com especificação da localização, designação do número da ordem, bem como da quantidade de veículos que neles poderão estacionar.

§ 1º. - Os pontos serão preferencialmente fixos, determinados e privativos, destinados exclusivamente ao estacionamento dos veículos dos permissionários designados, com frequência obrigatória e terão suas instalações padronizadas contendo obrigatoriamente:

I – placas sinalizadoras;

II – telefone, quando ponto fixo;



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

III – abrigo de espera para os usuários;

IV – demarcação de solo.

§ 2º. - Todas as despesas com as instalações e manutenção dos pontos de estacionamento serão de exclusiva responsabilidade dos permissionários neles lotados.

§ 3º. - Havendo interesse público em construir o abrigo, poderá o Poder Público fazê-lo.

§ 4º. - Todo ponto poderá, a qualquer tempo, ser transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão ou limite de veículos, sem qualquer tipo de indenização por equipamentos instalados.

§ 5º. - A permuta de ponto somente poderá ser autorizada em casos excepcionais, a critério do órgão competente da Prefeitura Municipal de Campinas.

Art. 6º - O número máximo de táxis no Município fica limitado na proporção de 01 (um) veículo para cada 700 (setecentos) habitantes.

Parágrafo único – Para os efeitos deste artigo o número de habitantes será aquele apurado ou estimado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Art. 7º - A criação de pontos de táxi será procedida, observadas as disposições desta Lei, quando houver:

I – necessidade de extinção de um ponto existente;

II - necessidade de redução do número de vagas de um ponto existente;

III - necessidade de atendimento à população, considerando o interesse público;

§ 1º. - No caso de demanda manifesta de natureza sazonal, como carnaval, shows, feiras, calamidades, entre outros, poderá ser emitida autorização provisória, seguindo critérios específicos para o caso.

§ 2º. - As novas vagas serão primeiramente disponibilizadas aos atuais permissionários por meio de sorteio, a partir de critérios e requisitos de participação estabelecidos pelo Poder Público.

§ 3º. - Para o preenchimento das vagas por novos permissionários o Poder Público realizará licitação a partir de critérios determinados pela legislação específica e explicitados em edital público.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

§ 4º. - As vagas acessíveis serão disponibilizadas conforme procedimento definido no § 2º deste artigo ou para licitação a novos procedimentos a critério do Poder Público.

§ 5º. - O Poder Público deverá utilizar os critérios previstos neste artigo para o aumento do número de vagas nos pontos já existentes.

Art. 8º - A Prefeitura Municipal, pelo seu órgão técnico, organizará e fiscalizará o funcionamento dos pontos de táxis, de forma a assegurar que o serviço satisfaça as necessidades públicas.

Art. 9º - Cada ponto de táxi terá um coordenador e um vice-coordenador com a finalidade de representar os permissionários e um coordenador e um vice-coordenador com a finalidade de representar os auxiliares perante o Poder Público e demais entes da sociedade.

Parágrafo único – As funções e os procedimentos para a escolha dos coordenadores serão regulamentados por meio de “Resolução” do Secretário Municipal de Transportes.

Art. 10 - As definições quanto ao veículo a ser utilizado para o serviço de táxi serão regulamentadas pelo Poder Público por meio de Decreto.

Art. 11 - Os veículos automotores de aluguel de que trata esta Lei somente poderão operar quando providos de taxímetros devidamente aferidos e lacrados pelo Instituto Nacional de Pesos e Medidas.

§ 1º. - A violação do taxímetro constitui infração de natureza gravíssima, sujeitando os infratores à perda da permissão.

§ 2º. - Quando o permissionário, por qualquer motivo, tiver que mudar ou aferir o taxímetro, deverá obter do setor competente da Prefeitura Municipal a necessária autorização.

§ 3º. - A critério do Poder Público, alguns pontos de estacionamento poderão contar com tabela de valores previamente elaborada pelo órgão técnico, com destino e valores fixos, hipótese em que o usuário poderá optar pela utilização do taxímetro ou da tabela.

Art. 12 – Caso o interesse público assim o exija, poderá o Poder Público autorizar sistema de autolotação, utilizando com prioridade os permissionários existentes e devidamente cadastrados.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

Art. 13 – Para conduzir veículos de transporte individual de passageiros (táxis) no Município de Campinas é obrigatória a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis (COTAX), a ser renovado periodicamente.

Parágrafo único – O Poder Executivo Municipal, por meio do órgão competente, fornecerá o registro e a identificação a todo condutor cadastrado.

Art. 14 – O permissionário poderá ter no máximo 02 (dois) auxiliares, que atuarão em regime de colaboração, emprego ou qualquer outra forma permitida ou que venha ser permitida pela legislação federal, desde que não vedada por esta lei.

Parágrafo único – O certificado de permissão e a identificação do permissionário e de seus auxiliares, fornecidos pelo órgão competente, são de porte obrigatório e deverão ser mantidos em lugar visível.

Art. 15 – O Regulamento disciplinará acerca da formalização do certificado de permissão e do COTAX, indicando a documentação necessária, os prazos de validade e, quando aplicável, indicará os prazos definidos no artigo 2º, § 3º, desta Lei.

Parágrafo único – Permissários e auxiliares deverão submeter-se a curso de qualificação, cujos critérios serão estabelecidos pelo Poder Público.

Art. 16 – Os permissionários ficarão sujeitos aos seguintes preços públicos.

I – registro e renovação do Certificado de Permissão: 15 Unidades Fiscais de Campinas – UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

II – inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis (permissionário ou auxiliar): 45 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

III – renovação no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis (permissionário ou auxiliar): 15 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

IV – substituição de veículo: 30 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

V – mudança de registro de auxiliar: 35 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

VI – requerimento e certidão em geral: 10 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

VII – segunda via de documentos: 10 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

VIII – transferência de permissão, nos casos e períodos permitidos nesta Lei: 500 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

IX – permuta de ponto: 200 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

X – vistoria veicular: 30 UFICs ou fator oficial que venha a substituí-la;

XI – plastificação: 01 UFIC ou fator oficial que venha a substituí-la.

Parágrafo único – Ficam dispensados do pagamento do preço público estabelecido no inciso VIII deste artigo os dependentes de permissionários falecidos.

Art. 17 – Pelo não cumprimento das disposições da presente Lei, bem como de seus regulamentos e outras normas que venham a ser editadas, obedecendo aos princípios do contraditório e ampla defesa, serão aplicadas aos condutores do serviço de táxi e operadoras do serviço de rádio comunicação de táxi as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa;

III – apreensão do veículo;

IV – cassação do registro do condutor de táxi;

V – cassação da permissão.

§ 1º. - As infrações punidas com a penalidade de “advertência”, referem-se a falhas primárias que não afetem o conforto ou a segurança dos usuários.

§ 2º. - As infrações punidas com a penalidade de “multa”, de acordo com sua gravidade, classificam-se em;

I – Multa por infração de natureza leve, no valor de 50 (cinquenta) UFICs, por desobediência a determinações do Poder Público ou por descumprimento dos parâmetros operacionais estabelecidos, que



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

não afetem a segurança dos usuários;

II – Multa por infração de natureza média, no valor de 100 (cem) UFICs, por desobediência a determinações do Poder Público que possam colocar em risco a segurança dos usuários ou por descumprimento de obrigações contratuais, por deficiência na prestação do serviço;

III – Multa por infração de natureza grave, no valor de 200 (duzentas) UFICs, por atitudes que coloquem em risco a prestação dos serviços, recusa de passageiros ou por cobrança de tarifa diferente das autorizadas;

IV – Multa por infração de natureza gravíssima, no valor de 800 (oitocentas) UFICs, por suspensão da prestação de serviços, sem autorização do Poder Público;

V – Multa por prestação de serviço de transporte individual clandestino, no valor de 1.000 (hum mil) UFICs.

§ 3º. - A penalidade de “cassação do registro de condutor de táxi” poderá ser aplicada nos casos estabelecidos em Regulamento para as infrações de natureza grave ou gravíssima, mediante a instauração de processo administrativo, estando o motorista punido impedido de dirigir táxi no Município.

§ 4º. - A penalidade de “cassação da permissão” será aplicada nos casos estabelecidos em Regulamento para as infrações de natureza gravíssima, mediante a instauração de processo administrativo, sendo vedada a outorga de nova permissão ao infrator.

§ 5º. - A aplicação das penalidades descritas nos incisos II, III, IV e V do caput deste artigo deverão ser precedidas da notificação do permissionário.

§ 6º. - Além da penalidade de “multa”, os infratores estarão sujeitos às seguintes medidas administrativas, que poderão ser aplicadas individual ou cumulativamente:

I – Retenção do veículo;

II – Remoção do veículo;

III – Afastamento do veículo;

IV – Suspensão do registro de condutor de táxi, limitada a 30 (trinta) dias corridos;



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

V – Suspensão da permissão, limitada a 30 (trinta) dias corridos;

VI – Afastamento do condutor;

VII – Atribuição de pontuação.

§ 7º. – O pagamento das multas previstas no § 2º deste artigo, exceto a da multa do inciso V, poderá ser realizado até da data de seu vencimento, por 50% (cinquenta por cento) de seu valor.

Art. 18 – A pena de cassação da permissão e de cassação do registro de condutor de táxi será aplicada por meio de resolução do Secretário Municipal de Transportes, assegurado o amplo direito de defesa.

Art. 19 – A permissão será extinta por:

I – advento do termo contratual;

II – caducidade;

III – rescisão;

IV – anulação;

V – insolvência ou incapacidade do titular.

§ 1º. - A caducidade será declarada pelo Poder Público, após a instauração de processo administrativo, assegurando o direito à ampla defesa e ao contraditório, quando:

I – não realizar a renovação do certificado de permissão, no prazo assinalado;

II – houver a cassação do registro de condutor de táxi do permissionário;

III – o permissionário não cumprir as penalidades impostas por infrações nos prazos determinados;

IV – o permissionário não atender a intimação do Poder Público no sentido de regularizar a prestação do serviço;

V – o permissionário for condenado em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais;

VI – o permissionário for condenado por sentença penal transitada em julgado.

§ 2º. - O atraso acumulado no pagamento de 03 (três) multas aplicadas ensejará o início de processo administrativo para declaração de caducidade, com fulcro no inciso III do § 1º deste artigo, após transcorrido o prazo concedido em notificação para



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

corrigir as falhas apontadas.

§ 3º. - *Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Público qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com eventuais empregados.*

Art. 20 – *A defesa de autuação e os recursos administrativos deverão ser apresentados no prazo de 15 (quinze) à Comissão de Julgamento de Infrações e Penalidades de Táxi – COJITA, a ser constituída por meio de ato próprio da Secretaria Municipal de Transportes, a contar da data da expedição da notificação.*

§ 1º. - *A COJITA será composta por funcionários do órgão competente e de representantes dos permissionários, dos auxiliares e da sociedade civil, nomeados por meio de Resolução do Secretário Municipal de Transportes e regimento interno definido pelo Poder Executivo.*

§ 2º. - *Para as penalidades de “cassação do registro de condutores de táxi” e de “cassação de permissão” e de declaração de caducidade, será constituída uma Comissão de Apuração de Irregularidade no Serviço de Táxi, que poderá ser permanente, composta por três representantes do Poder Público, que realizará os atos necessários para instruir o processo administrativo correlato, sendo assegurado o amplo direito de defesa do interessado.*

§ 3º. - *Das decisões da Comissão de Apuração de Irregularidades no Serviço de Táxi, caberá recurso, nos efeitos devolutivo e suspensivo, ao Secretário Municipal de Transportes, e das decisões deste, caberá recurso, também nos efeitos devolutivo e suspensivo, ao Prefeito Municipal de Campinas.*

Art. 21 – *A execução, planejamento, gerenciamento, controle e fiscalização dos serviços permitidos, ficam transferidos à Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A – EMDEC.*

Art. 22 – *Considera-se transporte clandestino para efeitos desta Lei o transporte individual de passageiros que concorra ao serviço de táxi e sem autorização correspondente do órgão competente do artigo anterior, dentro dos limites do Município de Campinas.*

§ 1º. - *A prestação de transporte clandestino implicará,*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

cumulativamente, nas penalidades de apreensão do veículo e de aplicação da multa prevista no inciso V, § 2º do artigo 17 desta lei.

§. 2º. - A liberação do veículo apreendido será autorizada mediante:

I – o requerimento do interessado acompanhado da comprovação da propriedade do veículo;

II – a comprovação do recolhimento dos valores das multas com prazos vencidos e despesas com estadia e guincho, além das previstas no § 1º. deste artigo.

Art. 23 – Os permissionários poderão se organizar em cooperativas ou se associarem à empresas prestadoras de serviço de rádio comunicação de táxi, mediante prévio cadastramento das entidades no órgão competente previsto no artigo 21 desta Lei.

§ 1º. - O Regulamento definirá os requisitos necessários para a inscrição e renovação das operadoras de rádio comunicação de táxi, sendo o cadastro válido por 1 (um) ano.

§ 2º. - As entidades prestadoras de serviço de rádio comunicação de táxi deverão indicar os permissionários a elas vinculados ao órgão competente do artigo 21 desta Lei, atualizando os registros sempre que houver modificação.

Art. 24 – O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados de sua publicação.

Art. 25 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 26 – Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis Municipais nº. 4742, de 25 de outubro de 1977, nº. 4987, de 21 de maio de 1980, nº. 5043, de 03 de outubro de 1980, nº. 5445, de 11 de julho de 1984, nº. 5495, de 31 de outubro de 1984, nº. 6902, de 07 de janeiro de 1991, nº. 7522, de 18 de junho de 1993, nº. 8738, de 15 de janeiro de 1996, nº. 8822, de 26 de abril de 1996.

Campinas, 12 de janeiro de 2010.

Primeiramente, é importante destacar que se dá diretamente em face das disposições constitucionais a análise de vício formal e material de norma municipal, diante da vinculação dos Municípios às competências legislativas e princípios constitucionais. É o que se verifica do disposto nos artigos 29



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO

da Constituição Federal, e 144, da Constituição Estadual.

Nesse sentido, já decidiu o Supremo Tribunal Federal:

DIREITO CONSTITUCIONAL, DO CONSUMIDOR E CIVIL. CONTRATO DE CONSUMO. DESCUMPRIMENTO DE PRAZO. ESTIPULAÇÃO DE MULTA. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI ESTADUAL POR ALEGADA AFRONTA A DISPOSITIVO DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL. USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL INEXISTENTE. CONSONÂNCIA DA DECISÃO RECORRIDA COM A JURISPRUDÊNCIA CRISTALIZADA NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO QUE NÃO MERECE TRÂNSITO. REELABORAÇÃO DA MOLDURA FÁTICA. PROCEDIMENTO VEDADO NA INSTÂNCIA EXTRAORDINÁRIA. ACÓRDÃO RECORRIDO PUBLICADO EM 11.4.2014. 1. O entendimento adotado pela Corte de origem, nos moldes do assinalado na decisão agravada, não diverge da jurisprudência firmada no âmbito deste Supremo Tribunal Federal. O controle abstrato de constitucionalidade das leis ou atos normativos estaduais em face da Constituição Estadual compete aos Tribunais de Justiça dos Estados (art. 125, § 2º, da Lei Fundamental), incluídos os dispositivos de reprodução compulsória da Constituição da República. Aos Estados é vedado, a pretexto de veicularem norma em defesa do consumidor, legislar sobre direito civil, notadamente sobre relações contratuais. Precedentes. 2. As razões do agravo regimental não se mostram aptas a infirmar os fundamentos que lastrearam a decisão agravada. 3. Agravo regimental conhecido e não provido. (AG REG no RE nº 877596 – Rio de Janeiro, STF, 1ª Turma, Ministra Relatora Rosa Weber, j. 09/06/2015).

Assim, o julgamento da presente demanda será



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

efetivado em relação às disposições da Constituição do Estado de São Paulo, bem como às da Constituição Federal, estas últimas de reprodução obrigatória no texto constitucional estadual.

A ação é parcialmente procedente.

A lei atacada, ao dispor sobre o transporte individual remunerado de pessoas no Município de Campinas, tratou de assunto de interesse local, suplementando, ainda, no que couber, as legislações federal e estadual, a teor do que autoriza a Constituição Federal, em seu artigo 30, incisos I e II.

Nas palavras do constitucionalista José Afonso da Silva, *o art. 30 da Constituição já discrimina as bases da competência dos Municípios, tais como: (1) legislar sobre assuntos de interesse local, que consubstancia a área de competência legislativa exclusiva, incluindo aí, por conseguinte, a legislação tributária e financeira; (...)*¹.

Consoante ensinamento do doutrinador Alexandre de Moraes:

O princípio geral que norteia a repartição de competência entre as entidades componentes do Estado Federal é o da predominância do interesse (...).

Assim, pelo princípio da predominância do interesse, à União caberá aquelas matérias e questões de predominância do interesse geral, ao passo que aos Estados referem-se as matérias de predominante interesse regional e aos municípios concernem os assuntos de interesse local. Em relação ao Distrito Federal, por expressa disposição constitucional (CF, art. 32, §1º), acumulam-se, em regra, as competências estaduais e municipais, com a exceção prevista no

¹ *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 36ª ed., São Paulo: Malheiros, 2013, p. 645.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO

art. 22, XVII, da Constituição².

Assim, os municípios estão dotados de autonomia político-administrativa, inclusive, no âmbito da iniciativa legislativa, consoante estabelecem os artigos 29, *caput*, da Constituição Federal, e 144, da Constituição do Estado de São Paulo.

Este Colendo Órgão Especial, ao analisar vício de constitucionalidade de lei do Município de Sorocaba, que proibia o transporte remunerado individual de pessoas por carros particulares cadastrados em aplicativos eletrônicos, concluiu não haver invasão de competência legislativa federal, por se tratar de tema afeto à União, Estados e Municípios, guardando relação com interesse local (ADI nº 2095314-80.2016.8.26.0000 – São Paulo, j. 15/02/2017).

E o douto Desembargador Francisco Casconi asseverou, no voto condutor daquele julgado, o seguinte:

Detalhada análise do diploma normativo impugnado conduz à inexorável conclusão de sua plena consonância, no aspecto da competência legislativa constitucional, com a ordem normativa hierarquicamente superior, preservado incólume o pacto federativo (artigo 1º da Constituição da República, incorporado também no artigo 1º da Carta Paulista).(…)

Desautorizada a conclusão, entretanto, que exclui ou inibe a atuação normativa dos Municípios na disciplina do transporte urbano local, incluindo a modalidade individual, desde que respeitados os limites constitucionais e seu respectivo âmbito de atuação.

Inegável inserir-se o transporte urbano no rol de matérias que afetam os três âmbitos federativos, de amplitude nacional, indicando sentido na opção do constituinte originário em instituir reserva de competência legislativa à União. Todavia, afasta-se o caráter

² *Direito Constitucional*, 27ª ed., São Paulo: Atlas, 2011, p. 314.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

absoluto de tal prerrogativa na medida em que inexistente área de trânsito, transporte urbano ou circulação exclusivamente pertencente ao aludido ente federado, viabilizando atuação normativa suplementar, notadamente, na seara municipal, respaldada no critério da abrangência geográfica do interesse (excepcionada no artigo 30, inciso I, da Constituição da República), pelo impacto da matéria em sua esfera.

Veja-se, ainda, que a própria Lei Maior atribuiu expressamente aos Municípios a organização e prestação do serviço público de transporte coletivo, assinalando seu caráter essencial (artigo 30, inciso V), modalidade com maior repercussão em termos de abrangência territorial em comparação ao transporte individual, tornando lógica a conclusão de que permitido ao ente local disciplinar o tema com as ressalvas acentuadas.

(...)

Definidos, portanto, a possibilidade e limites constitucionais de atuação normativa municipal em matéria de transporte, afere-se que a Lei nº 11.227/2015 do Município de Sorocaba, ao impor restrição ao seu exercício na modalidade individual remunerada de passageiros, por meio de aplicativos, parece não invadir, vênias concedidas, seara própria de ente federado diverso.

A lei em comento não traça ou institui regra de caráter geral ou regional envolvendo o transporte urbano de pessoas, tampouco cria novas normas de trânsito, mas apenas pretende dispor sobre o “transporte remunerado individual de pessoas” à luz de interesse local, modalidade esta indubitavelmente albergada na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LPNMU), como se verá adiante.

Verifica-se, portanto, que a Lei nº 13.775/2010, do Município de Campinas, não invadiu a competência privativa da União para legislar sobre transportes, nos moldes definidos no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Contudo, a norma em questão apresenta vício



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

material de constitucionalidade, quanto à proibição de transporte individual de passageiros, concorrente com o serviço de táxi e que não detenha autorização do órgão competente. O desempenho de tal atividade está proibido naquele Município, ao ser ela considerada clandestina pelo artigo 22, *caput*, da lei impugnada. Além disso, seu § 1º prevê que **a prestação de transporte clandestino** - qual seja, o transporte individual de passageiros que concorra ao serviço de táxi e não detenha autorização correspondente do órgão competente – **implicará, cumulativamente, nas penalidades de apreensão do veículo e de aplicação da multa prevista no inciso V, § 2º do artigo 17 desta lei.**

Já seu parágrafo § 2º estabelece que **a liberação do veículo apreendido será autorizada mediante: I – o requerimento do interessado acompanhado da comprovação da propriedade do veículo; II – a comprovação do recolhimento dos valores das multas com prazos vencidos e despesas com estadia e guincho, além das previstas no § 1º deste artigo.**

Por sua vez, a lei impugnada dispõe, em seu artigo 17, que **pelo não cumprimento das disposições da presente Lei, bem como de seus regulamentos e outras normas que venham a ser editadas, obedecendo aos princípios do contraditório e ampla defesa, serão aplicadas aos condutores do serviço de táxi e operadoras do serviço de rádio comunicação de táxi as seguintes penalidades: (...) § 2º. – As infrações punidas com a penalidade de “multa”, de acordo com sua gravidade, classificam-se em: (...) V – Multa por prestação de serviço de transporte individual clandestino, no valor de 1.000 (hum mil) UFICs.**

A inconstitucionalidade está configurada, uma vez que, ao proibir no Município de Campinas a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, que não aquele realizado pelos táxis, a Lei nº 13.775/2010 infringe os princípios da livre iniciativa e da liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão, bem como o predicado da livre concorrência, previstos expressamente na Constituição Federal, em seus artigos 1º, inciso IV, 5º, inciso XIII, e 170, inciso IV, respectivamente, bem como, os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

(artigo 111, da Constituição do Estado de São Paulo).

Quanto à livre iniciativa, o jurista José Afonso da Silva comenta que *a liberdade de iniciativa envolve a liberdade de indústria e comércio ou liberdade de empresa e a liberdade de contrato. Consta do art. 170, como um dos esteios da ordem econômica, assim como de seu parágrafo único, que assegura a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo casos previstos em lei.*³

Mencionado autor assevera, de outro lado, que a liberdade de profissão (...) *confere liberdade de escolha de trabalho, de ofício e de profissão, de acordo com as propensões de cada pessoa e na medida em que a sorte e o esforço próprio possam romper as barreiras que se antepõem à maioria do povo. Confere, igualmente, a liberdade de exercer o que fora escolhido, no sentido apenas de que o Poder Público não pode constranger a escolher e a exercer outro*”.⁴

Finalmente, segundo o doutrinador em comento, *a livre iniciativa está configurada no art. 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ela é uma manifestação da liberdade de iniciativa, e, para garanti-la, a Constituição estatui que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à denominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros (art. 173, §4º)*⁵.

A proibição em questão conduz, na prática, a uma indevida reserva de mercado para os taxistas no Município de Campinas, em clara afronta, ainda, ao direito do consumidor de escolher, de acordo com o seu interesse, o profissional que lhe prestará o serviço de transporte individual de passageiros.

E tal restrição não se justifica em absoluto, uma

³ *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 36ª ed., São Paulo: Malheiros, 2013, pp. 799-800.

⁴ *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 36ª ed., São Paulo: Malheiros, 2013, p. 259.

⁵ *Curso de Direito Constitucional Positivo*, 36ª ed., São Paulo: Malheiros, 2013, p. 801.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

vez que o ordenamento jurídico vigente distingue o serviço de transporte individual em público e privado, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a saber:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado. (...)

E, pela leitura do artigo 4º, da Lei Federal nº 12.587/2012, tem-se que o transporte público individual de passageiros é o **serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas** (inciso VIII), enquanto o transporte motorizado privado é o **meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares** (inciso X).

No caso dos taxistas, sua atividade privativa é o transporte público individual remunerado de passageiros, conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que **regulamenta a profissão de taxista**,



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

nos seguintes termos:

Art. 2º 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, 7 (sete) passageiros.

Ao tratar das diferenças existentes entre os serviços público e privado de transporte individual de passageiros, o Desembargador Francisco Casconi, no voto condutor do supramencionado julgamento da ADI nº 2095314-80.2016.8.26.0000, assim concluiu:

Nesse prumo, o serviço dos taxistas amolda-se, para fins da LPNMU, no conceito de transporte público individual (art. 4º, inciso VIII), atividade que lhes é reservada por força de lei (Lei Federal nº 12.468/2011). Tal conclusão permanece inabalada mesmo diante da alteração redacional empreendida em seu artigo 12 (pela Lei nº 12.865/2013), que antes caracterizava expressamente o transporte individual de passageiros como serviço público, sob o regime de permissão, e ora o considera serviço de utilidade pública sem apontar o título jurídico de transferência ao particular. De uma forma ou de outra, a própria LPNMU mantém regramento no sentido de que a atividade dos taxistas (transporte público individual) é submetida ao controle público.

Conclusão similar, entretanto, parece não emergir do exame da atividade de “transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares, intermediado por aplicativos”, objeto de proibição no ato normativo impugnado.

O primeiro ponto, talvez o mais marcante, que realça a diferença entre o transporte público individual (táxi) do transporte privado individual prestado por motoristas particulares diz respeito à sua abrangência.

Como decorre do próprio conceito previsto na LPNMU (art. 4º, inciso VIII), o transporte público individual remunerado de passageiros é



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

um serviço aberto ao público, o que não ocorre com o transporte privado individual. Inerente a esta característica essencial a obrigatoriedade do serviço prestado pelo taxista, que não pode recusar viagens ainda que de curto trajeto; além disso, possibilita-se a coleta de novos passageiros nas próprias vias públicas, durante seu trânsito regular, facilidade que alcança não só os taxistas como também os próprios passageiros. Potencialmente, qualquer indivíduo em espaço público é um possível usuário do serviço.

(...)

Não à toa que a expressão “aberto ao público”, propositalmente, não foi incorporada no conceito de “transporte motorizado privado” (art. 4º, inciso X, da LPNMU), que tal como a definição do inciso I do mesmo dispositivo, melhor se ajusta ao transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos.

Observa-se, ainda, que essa distinção elementar foi enaltecida na própria Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao tratar do transporte coletivo. Basta ver que a noção de “aberto ao público” é incorporada na definição do transporte público coletivo (art. 4º, inciso VI13) e excluída do conceito de transporte privado coletivo (art. 4º, inciso VII14), a diferenciá-los numa perspectiva de abrangência social.

Parece lógico, se no campo do transporte coletivo, que ostenta maior repercussão e impacto sociais, a própria LPNMU traz este critério distintivo, raciocínio equivalente deve ser empregado no âmbito do transporte individual de passageiros, de aspecto mais restrito.

Outras características, senão benefícios, podem ser destacadas como exclusivas do transporte público individual de passageiros (táxis), não extensíveis à atividade privada em comento, que mostram plena coerência e somente são justificadas pela natureza pública do serviço. Dentre elas, por exemplo, a permissão (no caso da Cidade de Sorocaba) para transitar em faixas exclusivas, o abatimento e/ou isenção de impostos relacionados à manutenção e aquisição dos veículos utilizados, a existência de áreas de parada exclusivas e específicas em locais públicos e de grande circulação



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA
PODER JUDICIÁRIO**

(“pontos de táxi”) etc.

Não bastasse, como já enaltecido, a forte intervenção estatal na disciplina e regulação do transporte público individual, inclusive na fixação e controle da política tarifária, também é marco característico do serviço táxi, inaplicável, in actu oculi, no regime atual, ao transporte privado individual de passageiros.

(...)

Não restam dúvidas, portanto, que a Lei nº. 13.775/2010, de Campinas, nos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, *caput*, § 1º e § 2º, incisos I e II, criou proibição indevida ao serviço privado de transporte individual de passageiros naquele município, em afronta à Constituição Federal e à Constituição do Estado de São Paulo, mais especificamente, aos princípios da livre iniciativa e da liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão, da razoabilidade e proporcionalidade, bem como o predicado da livre concorrência. Produz, ademais, injustificável reserva de mercado para os taxistas, em prejuízo ao direito de escolha do consumidor.

Este Colendo Órgão Especial já se pronunciou pela inconstitucionalidade de leis municipais que, a exemplo da norma ora impugnada, proibiam o serviço de transporte individual de passageiros, que não aquele prestado por taxistas:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI MUNICIPAL QUE DISPÕE SOBRE PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. PRELIMINARES SUSCITADAS PELO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO QUE NÃO COMPORTAM ACOLHIDA – REPRESENTAÇÃO PROCESSUAL DA AUTORA REGULARIZADA – LEGITIMIDADE ATIVA CONFIGURADA – ENTIDADE SINDICAL DE ÂMBITO NACIONAL – PERTINÊNCIA



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

TEMÁTICA EVIDENCIADA, POR REPRESENTAR PRESTADORES DE SERVIÇO – CONFLITO DE INTERESSES NÃO DEMONSTRADO – PRESENÇA, ADEMAIS, DE INTERESSE PROCESSUAL – POSSÍVEL O EXAME DE CONFORMIDADE ENVOLVENDO NORMA CONSTITUCIONAL ESTADUAL DE CARÁTER REMISSIVO (ART. 144, CE) – TEMAS DEBATIDOS DE CONTEÚDO PRINCIPOLÓGICO E DE OBSERVÂNCIA OBRIGATÓRIA PELOS MUNICÍPIOS. ATO NORMATIVO QUE NÃO INVADE COMPETÊNCIA LEGISLATIVA CONSTITUCIONAL DE ENTE FEDERADO DIVERSO – TEMA CENTRAL DA CONTROVÉRSIA (TRANSPORTE) QUE AFETA UNIÃO, ESTADOS E MUNICÍPIOS – ENTE MUNICIPAL QUE OSTENTA COMPETÊNCIA PARA LEGALMENTE DISPOR SOBRE ASSUNTO DE INTERESSE LOCAL NO ÂMBITO DE SEUS LIMITES GEOGRÁFICOS – DIPLOMA ATACADO QUE NÃO INSTITUI REGRA DE CARÁTER GERAL SOBRE TRANSPORTE, DIREITO CIVIL OU INTERNET. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR MOTORISTAS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS – PROIBIÇÃO, DIRETA E OBJETIVA, INSTITUÍDA PELO ATO NORMATIVO IMPUGNADO – CONSIDERAÇÕES SOBRE O SISTEMA ADOTADO PELA ORDEM ECONÔMICA NACIONAL – PRINCÍPIOS E VALORES ELEMENTARES FUNDADOS NA LIBERDADE ECONÔMICA – EXAME DE ADEQUAÇÃO DA ATIVIDADE COMO SERVIÇO PÚBLICO OU ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO ESTRITO – AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONSTITUCIONAL OU LEGAL QUE A QUALIFIQUE COMO ATIVIDADE PRIVATIVA OU TITULARIZADA PELO ESTADO, DIVERSAMENTE DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL (ART. 30, INCISO V, CR) – POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA QUE CONFORMA O TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, INSERINDO-O NOS MODAIS DE MOBILIDADE URBANA (ART. 3º, §2º, INCISO III, ALÍNEA 'B' DA LEI Nº 12.587/2012) – NATUREZA JURÍDICA DE ATIVIDADE PRIVADA EVIDENCIADA – SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXIS) QUE GUARDA CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS E DISTINTIVAS – ATIVIDADE PRIVADA QUE É RESGUARDADA PELA LIVRE INICIATIVA – ESTÍMULO À LIVRE



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

CONCORRÊNCIA, INCREMENTANDO BENEFÍCIOS SOCIALMENTE DESEJÁVEIS, INCLUINDO AMPLIAÇÃO DO LEQUE DE ESCOLHA DO CONSUMIDOR – NORMA PURAMENTE PROIBITIVA QUE CONTRARIA PRINCÍPIOS ELEMENTARES DA ORDEM ECONÔMICA, COMO LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E DEFESA DO CONSUMIDOR (ARTS. 1º, INCISO IV, E 170 'CAPUT' E INCISO IV, V E PARÁGRAFO ÚNICO DA CR) – EXCEPCIONAL INTERVENÇÃO ESTATAL NO ÂMBITO DA INICIATIVA PRIVADA QUE SOMENTE SE LEGITIMA QUANDO FUNDADA EM RAZÕES JURÍDICO-CONSTITUCIONAIS RELEVANTES, NUM EXAME DE PROPORCIONALIDADE, O QUE NÃO OCORRE – VIOLAÇÃO DIRETA DOS ARTIGOS 144 E 275 DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL – TÉCNICA DA INTERPRETAÇÃO CONFORME QUE NÃO SE MOSTRA POSSÍVEL NA HIPÓTESE – PRETENSÃO INICIAL PROCEDENTE. (ADI nº 2216901-06.2015.8.26.0000 – São Paulo, TJSP, Órgão Especial, Relator Desembargador Francisco Casconi, j. 05/10/2016).

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – Expressão 'E VEÍCULOS PARTICULARES' constante do art. 31 da Lei nº 2.358, de 15 de agosto de 2014 e da Lei 2.421, de 14 de setembro de 2015, ambas do Município de Barueri (que proíbem a prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros, contratado por meio de aplicativos) – Recente precedente deste C. Órgão Especial, no sentido de que, embora tal proibição não implique em usurpação de competência legislativa privativa da União, fere a livre iniciativa e a concorrência, além de contrariar interesses dos consumidores – Ofensa ao art. 144 e 275 da Constituição Estadual e art. 170, IV e V, da Constituição Federal e, ainda, aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade - Ação procedente. (ADI nº 2021360-64.2017.8.26.0000 – São Paulo, TJSP, Órgão Especial, Relator Desembargador Salles Rossi, j. 17/05/2017).



TRIBUNAL DE JUSTIÇA PODER JUDICIÁRIO

Diante de todo o exposto, conclui-se que os artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, *caput*, § 1º e § 2º, incisos I e II, da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, são inconstitucionais por desrespeito aos artigos 1º, inciso IV, 5º, inciso XIII, e 170, inciso IV, todos da Constituição Federal, bem como, aos artigos 111 e 144, da Constituição do Estado de São Paulo.

Nestes termos, julga-se procedente em parte a ação, declarando-se a inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, *caput*, § 1º e § 2º, incisos I e II, da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, com efeito “ex tunc”, oficiando-se à respectiva Câmara Municipal para as providências cabíveis, tudo nos termos do v. acórdão.

TRISTÃO RIBEIRO
Relator
(assinado eletronicamente)