



# Prefeitura do Município de Foz do Iguaçu

ESTADO DO PARANÁ

Ofício nº 628/2020 – GP

Foz do Iguaçu, 11 de agosto de 2020.

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 230/2020.

Senhor Presidente:

Em atenção ao Requerimento nº 230/2020, de autoria do Nobre Vereador Luiz Queiroga, encaminhado pelo Ofício nº 503/2020-GP, de 8 de julho de 2020, dessa Casa de Leis, acerca dos valores arrecadados em 2020, na forma da Lei nº 4641/2018, que *Dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de Foz do Iguaçu*, informamos que de acordo o Instituto de Transportes e Trânsito – FOZTRANS, até o momento os valores não foram repassados pelas empresas de aplicativos e estão em processo de cobrança, conforme documentos anexos.

Ademais, salientamos que tais valores são necessários para se fazer cumprir as finalidades do FOZTRANS, que consiste na busca pela maior segurança viária possível, diminuindo assim os acidentes e salvando vidas.

Atenciosamente,

Francisco Lacerda Brasileiro  
Prefeito Municipal

Ao Senhor  
**BENI RODRIGUES**  
Presidente da Câmara Municipal  
FOZ DO IGUAÇU – PR

FM/CJT

## DESPACHO

1 - À secretaria geral para providenciar novos ofícios às 3 empresas de motorista de aplicativos que atuam na cidade (UBRE, 99 e Garupa) de que as autorizações serão suspensas caso não haja o pagamento do preço público e o serviço será considerado irregular, conforme artigos 6-A e 10 da Lei 4.641/2018.

**Art. 5º** Em compensação da exploração intensiva do viário urbano, que implicará, ocasionalmente, impacto ambiental deverá ser recolhido preço público.

§ 1º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pelas empresas operadoras do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 4º O valor do preço público será de 1% (um por cento) sobre o valor total da corrida realizada.

§ 5º O valor devido a título de preço público deverá ser apurado mensalmente e recolhido para o FOZTRANS até o quinto dia útil de cada mês.

§ 6º As empresas operadoras terão sua autorização para funcionar suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal.

**Art. 10** O veículo deverá ser cadastrado e aprovado em vistoria realizada pelo FOZTRANS e atender, além das disposições da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, as seguintes especificações:

§ 6º A autorização a que se refere esta Lei, terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal.

2 - Ao jurídico, para ingressar com ação judicial para conhecimento dos valores e posterior cobrança dos mesmos.

*foz, 08/04/2020*  
*Fernando Maraninch*  
Fernando Maraninch  
Diretor Superintendente  
Foztrans

Ofício nº 025/2020/GAB

Foz do Iguaçu, 10 de janeiro de 2020.

Prezado Senhor,

Pelo presente, fica Vossa Senhoria **NOTIFICADO**, para dar cumprimento a Lei Municipal nº 4822 de 13 de dezembro de 2019, a qual alterou dispositivos da Lei Municipal nº 4641/2018, da seguinte forma:

- a) providenciar o credenciamento da empresa de acordo com o disposto no artigo 3º da Lei Municipal nº 4641/2018, alterado pela Lei Municipal nº 4822/2019 **no prazo de 20 (vinte) dias, a contar do recebimento da presente notificação;**
- b) apresentar mensalmente até o quinto dia útil de cada mês o valor total das corridas realizadas no Município de Foz do Iguaçu – PR referente ao mês anterior, ou seja, **até o dia 07 de fevereiro de 2020 deverá ser apresentado o valor referente ao período compreendido entre 01 a 31 de janeiro de 2020, de forma a possibilitar a apuração do valor devido a título de preço público e a emissão do respectivo boleto para pagamento;**
- c) o boleto com o valor devido a título de preço público será emitido para pagamento até o quinto dia útil do mês subsequente ao da apresentação do valor das corridas, ou seja, referente ao valor apresentado até o quinto dia útil do mês de fevereiro/2020, será emitido o boleto para pagamento até o quinto dia útil do mês de março/2020.

Ao Senhor  
Representante da Empresa 99 POP  
Rua São Sebastião, 281  
Santo Amaro  
04735-000 São Paulo - SP

Ressaltamos que, o cumprimento da obrigação estabelecida no item "b" deverá se dar nos meses subsequentes independentemente de nova notificação.

Sendo o que tínhamos para o momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos e aproveitamos o ensejo para renovar nossos votos de estima e consideração.



Fernando Maraninchi  
Diretor Superintendente



João B. da Silva Antonio  
Diretor de Transporte Público



AVISO DE  
RECEBIMENTO

AR

DESTINATÁRIO  
EMPRESA 99 POP  
RUA SÃO SEBASTIÃO 281  
SANTO AMARO  
04735-000 - SÃO PAULO - SP

OD 29787646 0 BR

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO DO AR  
FOZTRANS  
RUA EDGARD SCHIMMELPFENG 43  
PARQUE PRESIDENTE  
85863-220 - FOZ DO IGUAÇU - PR

(ÁREA DE COLAR NO VERSO)

DATA DE POSTAGEM

UNIDADE DE POSTAGEM

CARIMBO UNIDADE DE ENTREGA

17 JAN 2020

SÃO PAULO - DR/SPM

TENTATIVAS DE ENTREGA		OBSERVAÇÃO	MOTIVO DE DEVOLUÇÃO	RUBRICA E MATRÍCULA DO CARTEIRO
1º	/ /	:	h	<input type="checkbox"/> Mudou-se <input type="checkbox"/> Recusado
2º	/ /	:	h	<input type="checkbox"/> Endereço insuficiente <input type="checkbox"/> Não procurado
3º	/ /	:	h	<input type="checkbox"/> Não existe o número <input type="checkbox"/> Ausente
				<input type="checkbox"/> Desconhecido <input type="checkbox"/> Falecido
				<input type="checkbox"/> Outros
ASSINATURA DO RECEBEDOR <i>Raulino Souza Silveira</i>		DATA DE ENTREGA 2020		
NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR		Nº DOC. DE IDENTIDADE		



São Paulo, 07 de fevereiro de 2020.

Ao

**Instituto de Transporte e Trânsito de Foz do Iguaçu - FOZTRANS**

A/C João B. da Silva Antônio

Rua Edgard Schimmelpfeng, 043 - Pq. Presidente - Foz do Iguaçu, Paraná, CEP 85863-220  
[foztrans@pmfi.pr.gov.br](mailto:foztrans@pmfi.pr.gov.br)

Ref.: Ofício nº 023/2020/GAB

**UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.** ("UBER"), pessoa jurídica de Direito Privado, inscrita no CNPJ/MF sob o n. sob o n. 17.895.646/0001-87, com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, 1909, 120, 140 e 150 andares, salas 121, 141 e 151, vem, por seu representante legal, expor e requerer o quanto segue.

Em 13.12.2019, foi sancionada a Lei Municipal 4.822/2019, que alterou, acrescentou e revogou dispositivos da Lei Municipal 4.641/2018, que dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de Foz do Iguaçu.

Com base nisso, a UBER recebeu comunicado do Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu - FOZTRANS requerendo o atendimento às exigências da Lei Municipal acima mencionada, com especial atenção para as obrigações previstas no artigos 3º, e 6º-A, §§ 4º e 5º, que determinam, respectivamente, o credenciamento da empresa e o envio de dados para apuração e recolhimento de preço público.

Através da presente manifestação a UBER manifesta suas ressalvas e solicita esclarecimentos sobre as medidas exigidas pela Lei Municipal.

## DECISÃO DO STF CONTRA AS RESTRIÇÕES À ATIVIDADE DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE E A DE SEUS MOTORISTAS PARCEIROS

Na sessão de julgamento do dia 9 de maio de 2019, o Supremo Tribunal Federal (STF) julgou o Recurso Extraordinário (RE) 1.054.110 e a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 449, fixando duas teses<sup>1</sup> a respeito da regulação aplicável aos sistemas de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativo:

- 1 – A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é **inconstitucional**, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.
- 2 – No exercício de sua competência para a regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (Constituição Federal, artigo 22, inciso XI).

Os debates no Plenário do Supremo também deixam claro que a intenção foi estabelecer que os municípios só podem regulamentar e fiscalizar a atividade em questão dentro dos parâmetros da legislação federal, pois não têm competência para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CF).

A tese não estabelece, portanto, que os municípios podem estabelecer quaisquer exigências que não contrarie a lei federal, e sim que os municípios só podem regulamentar as exigências que a própria lei federal instituiu.

O acórdão da ADPF 449, da lavra do Min. Luiz Fux, deixa claro que essa é a única compreensão possível da tese. Veja-se a seguinte passagem:

"Sabe-se que o artigo 22, incisos IX e XI, da Constituição estabelece a competência privativa da União para legislar, respectivamente, sobre “diretrizes da política nacional de transportes” e sobre “trânsito e transporte”. A *ratio* dessa norma reside na necessidade de se estabelecer uniformidade nacional aos modais de mobilidade, impedindo, assim, que a fragmentação da competência regulatória pelos entes federados menores inviabilize a implementação de um sistema de transporte eficiente, integrado e harmônico.

Nesse contexto, afigura-se incompatível com a distribuição constitucional de competências a edição de lei municipal que restrinja o exercício de atividade de transporte de natureza estritamente privada, sob pena de

<sup>1</sup> As teses podem ser acessadas no sítio <http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410656>.

**transformar-se o modelo federativo em óbice ao pleno desenvolvimento do país, considerada a profusão desordenada de legislações conflitantes.**

Acrescente-se, ainda, que o artigo 22, XVI, também atribui à União competência privativa para definir “condições para o exercício de profissões”, sendo certo que o exercício da atividade de motorista particular é protegido como liberdade fundamental pelo art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação definida em lei federal (...).

Nesse contexto, o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) já garante a liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, como é o caso das redes de transporte particular de passageiros por aplicativos. Na mesma linha, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei n.º 12.587/2012 e recentemente alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, já regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, definindo-o como o “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

De acordo com o Ministro, se os municípios pudessem instituir novas exigências, não tendo de se limitar a regulamentar e fiscalizar as exigências que a lei federal já instituiu, seria estimulada “a profusão desordenada de legislações conflitantes” e desrespeitada a raiz dos incisos IX e XI do art. 22 da CF, pois essa solução seria francamente contrária à “necessidade de se estabelecer uniformidade nacional aos modais de mobilidade, impedindo, assim, que a fragmentação da competência regulatória pelos entes federados menores inviabilize a implementação de um sistema de transporte eficiente, integrado e harmônico”.

A tese teve, precisamente, o objetivo de impedir a fragmentação da competência regulatória, e é evidente, portanto, que não pode ser interpretada como se o STF estivesse a permitir que os municípios instituíssem, cada um a seu critério, novas exigências para além daquelas que a lei federal já instituiu.

O voto do Min. Roberto Barroso no RE 1.054.110 corrobora esse que é o único entendimento possível:

"[É] igualmente inconstitucional a edição de regulamento e exercício de fiscalização que, na prática, inviabilize a atividade.

Podem ocorrer situações em que a regulação, na prática, se transforme em verdadeira proibição implícita da atividade. Por isso mesmo, impõe-se o estabelecimento de limites às competências regulatórias e regulamentares na matéria.

A esse propósito, a Lei Federal nº 13.640, de 26.03.2018, estabeleceu a regulação adequada na matéria, prevendo: (i) a cobrança de tributos pela

prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório (DPVAT); (iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; (iv) a exigência de habilitação para dirigir; (v) o atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; (vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV); e (vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais.

Como se vê, os comandos cuidam exclusivamente de regulação de qualidade e de informação.

Disso se extrai uma opção regulatória para o setor: a impossibilidade de se criarem barreiras de entrada e controle de preço para o transporte individual privado por aplicativo. O objetivo é não reproduzir o cenário de violação à concorrência e a livre iniciativa que até então marcava esse mercado. A regulamentação e fiscalização confiadas aos municípios e ao Distrito Federal não podem, portanto, contrariar esse padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal.

Cabe lembrar que a competência legislativa para disciplinar a matéria relativa a trânsito e transporte é privativa da União, nos termos do art. 22, XI, da Constituição.

Estão assim claramente estabelecidos os “parâmetros” a que se refere a segunda tese: dizem respeito ao “padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal”. O que significa que as exigências para o exercício das atividades em causa são apenas aquelas que a lei federal contempla e o voto do Min. Roberto Barroso explicita: “(i) a cobrança de tributos pela prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório (DPVAT); (iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; (iv) a exigência de habilitação para dirigir; (v) o atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; (vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV); e (vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais”. Nada mais!

Por todas essas razões, depreende-se que qualquer norma que venha legislar sobre aplicativos de mobilidade em nível municipal deverá seguir os termos da Lei Federal 13.640/2018 e a decisão do STF RE 1.054.110 e a ADPF 449, que proíbem restrições às atividades.

#### **DO EFEITO VINCULANTE DOS PRECEDENTES DO STF PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Como visto, o STF decidiu que ao exercerem a competência a eles delegada pela Lei Federal 13.640/2018 para regulamentação do transporte privado de passageiros, os municípios devem se ater aos limites estabelecidos pelo legislador federal.

Os precedentes do STF devem ser respeitados pela Administração Pública. O STF inclusive já se pronunciou sobre o efeito da transcendência dos motivos de suas decisões, ressaltando que a fundamentação<sup>2</sup> dos julgados também deve ser observada pela Administração Pública.

O resultado prático é o de que o entendimento do STF deverá ser refletido em todas as decisões tomadas em sede administrativa, como por exemplo decisões em processos administrativos para aplicação de penalidades. Ainda que uma lei tenha sido editada pelo Poder Legislativo do município e esteja em vigor, as decisões tomadas pela Administração municipal deverão necessariamente observar os fundamentos da decisão do STF.

Justifica-se, também, a vinculação da Administração Pública ao precedente do STF, pelos seguintes motivos e princípios: (i) a razoabilidade; (ii) a ponderação da relação benefícios versus prejuízos; (iii) o aumento da credibilidade da instituição perante o Judiciário e a sociedade; (iv) o alinhamento aos novos rumos tomados pela ordem jurídica brasileira; (v) a desoneração da sociedade em relação aos custos envolvidos com a litigância do Estado; (vi) os princípios da boa-fé, da eficiência e da proporcionalidade; (vii) o resguardo à coerência, à unidade e à coordenação administrativas.

### **REGULAÇÃO MUNICIPAL SUB JUDICE NO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO PARANÁ**

Não bastasse a decisão do Supremo Tribunal Federal, é imprescindível informar que a constitucionalidade da própria Lei Municipal n. 4.641/2018 aguarda análise pelo Tribunal de Justiça do Paraná. No bojo da Apelação n. 0025478-69.2018.8.16.0030, interposta em Mandado de Segurança Coletivo impetrado contra requisitos ilegais da regulação municipal, a 4ª Câmara Cível do TJPR, seguindo a recomendação exarada em parecer pelo Ministério Público Estadual do Paraná, suscitou Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade ao Órgão Especial do Tribunal, a quem caberá a análise de constitucionalidade das obrigações questionadas.

Em sua decisão, a 4ª Câmara Cível aponta a inconstitucionalidade formal da norma municipal ao invadir a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, inciso XI). Sob o aspecto material, os julgadores submetem ao Órgão Especial a análise de inconstitucionalidade das seguintes obrigações:

- (i) sede e filial no município de Foz (art. 3º, caput, e §2º c/c art. 6º, VIII);
- (ii) prévio credenciamento da empresa operadora (art. 9º, caput);
- (iii) certidão negativa de débitos fiscais (art. 9º, VI);
- (iv) licenciamento e emplacamento no Município (art. 10, IV);
- (v) vedação à utilização de veículo de propriedade de pessoa jurídica (art. 10, §5º);

---

<sup>2</sup> STF – RTJ nº 187/151, rel. Min. Celso de Mello, Pleno.

- (vi) compartilhamento de informações sobre os motoristas para realização da vistoria (art. 10, § 4º).

Dessa forma, uma vez que já houve decisão do Supremo Tribunal Federal em sentido contrário à legislação municipal e o fato de estar a própria Lei Municipal 4.641/2018 sob discussão no Tribunal de Justiça do Paraná, considera-se prudente aguardar o desfecho de referida análise para aferir o posicionamento sobre a validade da regulação municipal.

#### **TEMAS QUE EXTRAPOLAM OS LIMITES INSTITUÍDOS PELA LEI FEDERAL 13.640/2018**

Não obstante a clara moldura da legislação federal e o entendimento adotado pelo Supremo Tribunal Federal, é possível que regulações sejam editadas endereçando questões sobre as quais não foi delegada competência normativa ao município e cuja constitucionalidade vem sendo reiteradamente reconhecida pelos tribunais pátrios.

Nesse sentido, a Uber apresenta abaixo razões de suas ressalvas à Lei 4.641/2018 quanto aos pontos que extrapolam os limites da regulação federal:

##### **(i) Necessidade de credenciamento ou autorização prévia para empresas operadoras de aplicativos e motoristas.**

O artigo 3º, *caput* e § 2º da Lei Municipal, impõe que a operadora do serviço de transporte individual privado remunerado deverá promover seu credenciamento e obter autorização junto à municipalidade.

A Lei Federal 13.640/2018, no entanto, não impõe qualquer exigência relativa a prévio cadastramento ou autorização junto à municipalidade. No julgamento do Supremo Tribunal Federal acima mencionado, o Min. Alexandre de Moraes declarou:

"O transporte remunerado por aplicativos segue uma dinâmica econômica e social próprias, atendendo a uma demanda que surgiu, em primeiro lugar, dos sérios problemas de mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras, sobretudo a deficiência do transporte público coletivo, e das possibilidades tecnológicas ofertadas pelos aplicativos on line. Não vejo, assim, como qualificar essa atividade como serviço público, para sujeitá-la ao regime jurídico de direito administrativo e atribuir sua titularidade ao Estado, ainda que em regime de não exclusividade. Trata- se, ao meu ver, de necessidades sociais sendo supridas pela iniciativa de particulares, no exercício de sua liberdade de empreender em uma economia de mercado. A eventual submissão dessa realidade a um regime de autorização ou permissão pela Administração Pública esvaziaria a sua utilidade econômica."

A exigência desconsidera a sistemática e clara distinção entre o transporte público e o privado instituídos tanto pela Lei 12.587/12 quanto pelo Código Civil (art. 732 e ss.).

A exigência atinge também a livre iniciativa; sendo a atividade de natureza notadamente privada, a intervenção estatal deve ser mínima e adequada em relação a ela. O TJRO já declarou tal exigência inconstitucional:

*"Vê-se, assim, que o Município de Porto Velho, ao prever tal credenciamento prévio, além de extrapolar em sua competência regulamentar, invadiu competência legislativa reservada privativamente à União para tratar sobre trânsito e transporte, o que macula os artigos com incontestável inconstitucionalidade. . (...)"*

*No mais, ao criar o dever de credenciamento, prever obrigações às empresas de aplicativo, bem como impor a disponibilização de suas tecnologias e sistemas à Prefeitura, sem ônus ao último, a fim de viabilizar o exercício da fiscalização da prestação do serviço, o legislador municipal avançou e legislou sobre Direito Civil, o que viola de igual modo a Constituição Estadual e Federal." (TJRO. Tribunal Pleno. Des. Rel. Eurico Montenegro Junior. ADI nº 0802559-78.2018.8.22.0000. Data de julgamento: 01/04/2019. Grifou-se.)*

Ainda, note-se que a recém editada Lei Federal 13.874/2019, a Lei da Liberdade Econômica, estabelece como direito do particular o exercício de atividade econômica de baixo risco (caso da atividade de intermediação das operadoras de plataformas tecnológicas) seja desenvolvido sem a necessidade de qualquer ato público de liberação da atividade econômica.

Por fim, no tocante especificamente à exigência de prévia autorização para motoristas, durante os debates acerca da redação das teses no RE 1.054.110, o Min. Alexandre de Moraes fez a seguinte ponderação:

*"Há inúmeros municípios, e o Município de SP vem tentando isso, que não proibem, só que regulamentam exatamente da mesma forma que os táxis: exigindo permissão, exigindo uma padronização como se serviço público fosse. Então, talvez, pudéssemos fazer essa distinção. Não pode proibir, tem que preservar esse caráter de serviço privado. Porque senão, os Municípios vão regular permitindo Uber nas mesmas condições dos táxis, vão transformar esse serviço em serviço de taxistas que tem peculiaridades. Cito o exemplo de São Paulo, porque fui Secretário de Transporte. (...) Então, o fato de só não permitirmos que haja proibição pode levar a isso como vários Municípios vêm fazendo." (Manifestação oral do Min. Alexandre de Moraes durante a fixação das teses no RE 1.054.110 pelo Tribunal Pleno do e. STF, em 09/05/2019).*

O e. TJRS também já declarou inconstitucional tal exigência:

"Na espécie, indicia-se que a lei discutida efetivamente desbordou destas premissas, caracterizando em determinados aspectos ingerência indevida do Poder Público sobre a atividade econômica privada. A simples necessidade de autorização prévia do Poder Público e validação do cadastro como requisito indispensável para o próprio ingresso e desempenho da atividade de transporte individual de passageiros, disposta no art. 2º da lei em tela, já se indicia inconstitucional, por contrariar a própria lógica inerente à natureza eminentemente privada da atividade, em que usuário e motoristas são postos em contato imediato via plataforma tecnológica, em razão de interações de oferta e demanda, e com isto, no exercício de sua autonomia privada, celebram contrato de transporte e de prestação de serviços.

É de se questionar qual a real vantagem ao interesse público primário em condicionar o cadastramento de motoristas à prévia autorização do poder público – como suposta forma de garantir segurança e qualidade – quando o sistema de transportes de aplicativos rapidamente se popularizou justamente por sua qualidade e confiabilidade, gerados espontaneamente, no exercício de auto-regulamentação, através de competição com os demais serviços, permitindo avaliações dos consumidores em tempo real, e garantindo com isto a fidelização do usuário. Não se chega a esta resposta, o que indicia ingerência estatal indevida na atividade privada de transporte de passageiros" (TJRS. Órgão Especial. ADI nº 0314458-46.2017.8.21.7000. Desa. Rela. Ana Paula Dalbosco. Decisão proferida em 10/10/2017.)

Desta forma, questiona-se a necessidade de credenciamento junto ao FOZTRANS.

#### (ii) Cobrança de preço público ou taxa de operação.

Assim como o art. 6º-A da Lei 4641/2018 define o recolhimento de preço público como "compensação da exploração intensiva do viário urbano", é comum a instituição de preço público ou taxa de operação a ser cobrado das operadoras de tecnologia para sua atuação nos municípios. A justificativa para tal cobrança se dá normalmente com base no uso do viário urbano, bem de uso comum do povo, nos termos do art. 99, I do Código Civil.

Ocorre que a intervenção do Poder Público deve se dar apenas para regulamentar o uso anormal desses bens. Como regra, portanto, o uso normal de um bem público de uso comum (como o uso de ruas para condução de veículos) não autoriza a cobrança de preço público<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> O ponto já foi reconhecido pelo Eg. STJ em inúmeras ocasiões. Confira-se, a título de exemplo: "TRIBUTÁRIO E ADMINISTRATIVO. USO DO SOLO MUNICIPAL PARA SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA. COBRANÇA. ILEGALIDADE. 1. Não pode o município cobrar pelo uso do solo, se o serviço se destina a comunidade municipal. 2. A intitulada 'taxa', cobrada pelo uso de vias públicos –

Ademais, a exigência desiguala os usuários de estradas e ruas ao cobrar preço público apenas de empresas operadoras de plataformas relacionadas ao transporte remunerado privado individual de passageiros, enquanto todos os demais usuários (aí incluídos, a título de exemplo, particulares, transportadores e outros prestadores de serviço de transporte) utilizam os bens sem qualquer cobrança e para a mesma finalidade.

Também deve ser notado que a cobrança para as operadoras é incabível uma vez que sequer utilizam o bem público em tela. Com efeito, são os motoristas parceiros e os passageiros que utilizam as estradas e rodovias.

Convém também destacar a ilegitimidade do Município em instituir a referida cobrança, posto que a Lei Federal 13.640/2018 não atribui aos municípios prerrogativa regulatória sobre as plataformas disponibilizadas via internet. E ainda que coubesse tal prerrogativa, a exigência desrespeita os limites territoriais municipais dos estabelecimentos ao qual a municipalidade está adstrita ao instituir uma taxa indiscriminada a operadoras estabelecidas e não estabelecidas no município.

O STJ recentemente manteve decisão que considerou indevida a cobrança de preço público pelo uso normal de bem público comum, quando não há individualização do bem utilizado nem restrição ao acesso da coletividade<sup>4</sup>.

Diversos Tribunais de Justiça também já reconheceram a inconstitucionalidade da cobrança do preço público. Veja-se abaixo alguns exemplos:

“A instituição por lei de preço público pela utilização normal de bem de uso comum e a sua exação compulsória motivada pela exploração de atividade econômica mostra-se abusiva e enseja a invalidação do ato.

A utilização da infraestrutura de mobilidade urbana no Distrito Federal pelos motoristas credenciados à impetrante, em sua destinação natural, sem restringir o mesmo uso pelas demais pessoas, afasta a possibilidade de exação do preço público (...)<sup>5</sup>.

“TRIBUTAÇÃO – Cobrança (das empresas) imposta pelo uso do sistema viário urbano do Município – Percentual incidente que tem por base de

---

solo, subsolo e espaço aéreo – para instalação de equipamentos que permitem a prestação dos serviços de fornecimento de gás, não pode ser considerada de natureza tributária porque não há nenhum serviço do Município, nem o exercício do poder de polícia. Ademais, somente se justificaria a cobrança como “preço” se se tratasse de remuneração por serviço público de caráter comercial ou industrial, o que não ocorre na espécie” (STJ, 2ª Turma, j. 09 nov. 2010, AgRg no REsp nº 1.195.374, Rel. Min. Herman Benjamin).

<sup>4</sup> REsp 1.789.233, rel. Min. Og Fernandes.

<sup>5</sup> TJDFT, j. 4 jun. 2018, 2ª Câmara Cível, MS nº 0702372-79.2018.8.07.0000, Rel. Des. Esdras Neves.

cálculo o valor total das viagens, o que não guarda nenhuma relação com o efetivo uso desse bem comum do povo – Cobrança que, para as empresas, resulta, por via reflexa, quando não direta, dupla exigência de pagamento, uma pelo uso do sistema viário, outra proveniente do “integral e atualizado [valor] do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza ISSQN”. este imposto por lei municipal específica Sistema viário urbano não objeto de tributação específica de qualquer natureza – Artigo 156 da Constituição Federal que não inclui entre as competências dos Municípios instituir imposto sobre o uso do sistema viário urbano Inconstitucionalidade configurada.

(...)

Significa dizer que a exigência do pagamento apontado é procedida ao desamparo de fundamento fático e constitucional.

Por outro lado, o sistema viário urbano do Município, formado por ruas, avenidas e praças, constitui bem de uso comum do povo, custeado na sua formação e manutenção pelo conjunto dos impostos pagos pela comunidade. Já a Lei 15.539, em questão, na disposição questionada (artigo 7º, caput) condiciona o “uso do Sistema Viário Urbano” “ao pagamento pelas empresas prestadoras de serviços de intermediação” dos percentuais que estabelece, incidentes sobre “o valor total das viagens, recebido em decorrência dos serviços prestados no município” (sublinhei).

Nesse passo, a exigência de pagamento se dá pelo uso do sistema viário urbano do Município, em valor que tem por base de cálculo o valor total das viagens. ideia que nenhuma relação guarda com o efetivo uso desse bem comum do povo.

De outra parte, o mesmo valor “total das viagens, recebido em decorrência dos serviços prestados do município” resulta, por via reflexa, quando não direta, dupla exigência de pagamento, uma pelo uso do sistema viário, outra proveniente do “integral e atualizado [valor] do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza ISSQN e demais acréscimos legais, nos termos da Lei nº 12.392, de 20 de outubro de 2005”, um dos deveres que as “empresas prestadoras de serviços de intermediação” estão obrigadas a cumprir (artigo 14, inciso IX, da Lei 15.539 em discussão).

Enfim, o uso do sistema viário urbano não é objeto de tributação específica de qualquer natureza, consistente em taxa ou imposto<sup>6</sup>.

Desta forma, indaga-se se referida previsão será revogada.

---

<sup>6</sup> TJSP, Órgão Especial, j. 08 mai. 2019, Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade Cível nº 0051842-92.2018.8.26.0000, Rel. Des. Jose Carlos Saletti.

**(iii) Regras para o compartilhamento de dados com o Município de Foz do Iguaçu.**

Como já mencionado em outras oportunidades, no caso da regulamentação editada pelo Município de Foz do Iguaçu, há previsão de extenso compartilhamento de dados pessoais e informações comercialmente sensíveis, a exemplo do disposto nos artigos 5º, 6º, X e 9º, parágrafo único da Lei 4.641/2018.

Isto posto, questiona-se mais uma vez se a Prefeitura de Foz do Iguaçu pretende editar normas que viabilizem o compartilhamento de informações de forma agregada e anonimizada e garantam inviolabilidade, confidencialidade e sigilo de todo e qualquer dado a ser compartilhado no contexto da regulamentação introduzida pela Lei Municipal 4.641/2018.

**(iv) Exigência de documentação comprobatória de histórico pessoal e profissional do motorista parceiro.**

Como é cediço, permanece também como requisito para cadastramento de motoristas parceiros a apresentação de documentação comprobatória de histórico pessoal e profissional.

Em que pese tal requisito se tratar de evidente violação à liberdade de trabalho (artigo 1º, IV, e 5º, XIII, da CF), tal exigência prévia também vai de encontro com o mencionado entendimento do Supremo Tribunal Federal, na medida em que representa verdadeira restrição para o livre exercício da atividade, extrapolando o poder regulamentar concedido pela Lei Federal 13.640/2018 aos Municípios.

Isto, posto, questiona-se, novamente, se o histórico pessoal e profissional continuará a ser exigido ou será revogado.

**(v) Obrigação de residência no Município de Foz do Iguaçu.**

Persiste no artigo 9º, II da Lei Municipal, a imposição de que o cadastramento de motoristas se dará, entre outras exigências, com a apresentação do "*comprovante de residência atualizado do Município de Foz do Iguaçu*".

Entende-se que a exigência de residência no município para exercício do serviço de transporte individual privado viola os princípios da isonomia e do livre exercício de atividade econômica, na medida em que inexiste qualquer direito e/ou garantia individual a ser resguardado por meio dessa exigência, e não há qualquer justificativa para o tratamento prejudicial às pessoas que residam fora do Município.

Não suficiente, tal exigência também é abusiva na medida em que restringe a exploração do serviço de transporte individual remunerado privado por aqueles que residam fora do Município de Foz do Iguaçu.

Conforme já pacificado por meio das teses fixadas pelo STF, a delimitação de restrições pelos Municípios além das diretrizes expostas na Lei Federal é indevida, de modo que a exigência de comprovante de residência no Município de Foz do Iguaçu como requisito prévio se demonstra dispositivo flagrantemente inconstitucional.

**(vii) Vistoria veicular**

Em que pese a revogação dos parágrafos terceiro e quarto do artigo 10 da Lei Municipal, alterou-se o parágrafo segundo, mantendo a obrigatoriedade de vistoria veicular a ser realizada no veículos cadastrados pelas empresas operadoras.

Importa mencionar que a instituição de exigência de inspeção veicular exclusiva para os motoristas cadastrados nas empresas operadoras é inconstitucional, na medida em que invade competência da União para legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, XI, CF).

Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro não autoriza que os Municípios instituam vistorias como requisito para a circulação de veículos privados em geral, sendo essa uma atribuição dos Estados e do Distrito Federal. Mais ainda, nem o CTB e nem a Lei Federal 12.587/2012 autorizam.

Nesse sentido, a obrigatoriedade de que os veículos do transporte privado individual de passageiros sejam submetidos a critérios adicionais para a garantia de segurança de seus passageiros levaria à conclusão de que todo o restante da frota de veículos não seria seguro. Veja-se nesse sentido:

*"Ora, como se vê, tanto o CTB como a Lei de Mobilidade Urbana não preveem a inspeção veicular especificamente para veículos particulares destinados ao transporte remunerado privado individual de passageiros (legalmente definido como serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede; art. 4º, X, da Lei Federal n. 12.587/12) sob a forma como consta no art. 7º, I e §§ 2º e 5º, da Resolução n. 16/17 do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV. (...)*

*Do exposto, então, surge aparente conflito entre o que dispõe dita resolução e o que dispõem tanto a Lei Federal n. 13.640/18 como o CTB, cabendo, inclusive, destacar que nem mesmo o Decreto Municipal n. 26.981/16, por seu art. 15-D (acrescentado àquele decreto pelo Decreto Municipal n. 58.595/19), prevê a exigência de submissão do veículo em questão à inspeção nos mesmos moldes daquela exigida para táxis, in verbis: (...)*

E, de fato, a corroborar o quanto exposto, destaque-se que, embora em contexto diverso, o próprio Excelso Pretório já assentou ser o procedimento de fiscalização de trânsito conhecido como inspeção técnica veicular, que tem por objetivo assegurar as

condições de segurança dos veículos em circulação, disciplina ... constitucionalmente outorgada à União (art. 22, XI da CF) e cuja regulamentação foi cometida, pela União, ao seu Conselho Nacional de Trânsito, nos termos dos arts. 12, I e 104 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). (...)

Portanto, a função normativa em matéria de inspeção técnica veicular está integralmente compreendida no espectro de competências da União, que poderá exercê-la por seu Poder Legislativo ou pelo CONTRAN, não cabendo aos Estados-membros qualquer inovação nesse domínio jurídico, uma vez que não há lei complementar que confira a eles autorização para tanto" (Processo 1047093-16.2019.8.26.0053, 14a Vara de Fazenda Pública/SP, 05 de setembro de 2019)

Em segundo lugar, a exigência também desconsidera o fato de que os veículos do transporte individual privado já são avaliados, de forma constante e em tempo real, pelos próprios usuários. Por meio da plataforma digital, os usuários atribuem nota e podem reportar eventuais intercorrências durante a viagem, inclusive nos aspectos de conservação do veículo, direção insegura ou falta de higiene. A avaliação pelos próprios usuários tem sido considerada extremamente eficaz e é perfeitamente compatível com a natureza privada da atividade, diferente do que se verifica na modalidade pública de transporte individual.

\*\*\*

Por fim, é importante ressaltar que a UBER tem todo o interesse em cumprir com todas e quaisquer regulações vigentes no Município de Foz do Iguaçu para devida consecução de suas atividades. Frisa-se, portanto, que o endereçamento e esclarecimento das matérias identificadas no presente comunicado é de suma importância para seguimento e efetivação do credenciamento da UBER como empresa operadora.

A UBER coloca-se desde já à disposição para realizar reunião com V.Sas. e apresentar quaisquer informações adicionais que se façam necessárias.

Atenciosamente,

*Apoena Becker*  
UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.  
Apoena E. S. Becker

## Parecer Jurídico n. 049/2020

Consulente: Diretor Superintendente

Referente: Resposta as Notificações - Ofícios nºs 23 a 25 - transporte por aplicativo

Solicita o consulente a análise e providências em relação a resposta apresentada pelas empresas UBER e 99 em relação as notificações, efetuadas através dos Ofícios 23 e 25.

Através dos Ofícios nº 23 a 25, expedidos na data de 10 de janeiro de 2020, as empresas UBER, GARUPA e 99 foram notificadas para darem cumprimento a Lei Municipal nº 4822 de 13 de dezembro de 2019, a qual alterou dispositivos da Lei Municipal nº 4641/2018, da seguinte forma:

- a) providenciar o credenciamento da empresa de acordo com o disposto no artigo 3º da Lei Municipal nº 4641/2018, alterado pela Lei Municipal nº 4822/2019 no prazo de 20 (vinte) dias, a contar do recebimento da presente notificação;
- b) apresentar mensalmente até o quinto dia útil de cada mês o valor total das corridas realizadas no Município de Foz do Iguaçu – PR referente ao mês anterior, ou seja, até o dia 07 de fevereiro de 2020 deverá ser apresentado o valor referente ao período compreendido entre 01 a 31 de janeiro de 2020, de forma a possibilitar a apuração do valor devido a título de preço público e a emissão do respectivo boleto para pagamento;
- c) o boleto com o valor devido a título de preço público será emitido para pagamento até o quinto dia útil do mês subsequente ao da apresentação do valor das corridas, ou seja, referente ao valor apresentado até o quinto dia útil do mês de fevereiro/2020, será emitido o boleto para pagamento até o quinto dia útil do mês de março/2020.

A empresa 99 Tecnologia Ltda apresentou resposta em relação ao Ofício 025/2020 na data de 07/02/2020, no qual se insurge ao cumprimento da notificação sob a alegação de inconstitucionalidade na exigência de autorização de cadastramento e pagamento de preço público, com fundamento em precedente do Supremo Tribunal Federal.

E a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda apresentou resposta em relação ao Ofício 023/2020 na data de 11/02/2020, no qual também se insurge ao cumprimento da notificação com sustentação no precedente do Supremo Tribunal

Federal e, também destaca que a constitucionalidade da própria Lei Municipal 4641/2018 aguarda análise pelo Tribunal de Justiça do Paraná.

E até o presente momento não é de conhecimento desta servidora a manifestação da empresa Garupa.

Dante das notificações efetuadas através dos Ofícios nºs 23 a 25, e o seu consequente descumprimento, a primeira ideia que aflora é a suspensão das autorizações conforme o disposto no §6º do artigo 10 da Lei 4641/2018<sup>1</sup> e/ou o uso de medida judicial para obter o cumprimento, através de Ação Ordinária de Obrigação de Fazer.

No entanto, não parece razoável o agir precipitado sem adentrar na análise jurídica e do contexto que envolve a legislação municipal, objeto de centenas de Mandados de Segurança em face do Município de Foz do Iguaçu e do Foztrans.

A Lei Municipal 4641 de 23 de julho de 2018, que dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, desde o seu nascênciou teve diversos dos seus dispositivos questionados judicialmente e na grande maioria das decisões os seus efeitos foram afastados por entendimento de manifesta inconstitucionalidade.

E dentro deste quadro foi instaurado o Incidente de Inconstitucionalidade 0005214-53.2020.8.16.0030 visando à declaração de inconstitucionalidade dos artigos 3º e parágrafo segundo, 6º, inciso VIII, 9º (na parte em que exige prévio credenciamento da empresa) e inciso VI, 10, inciso IV e parágrafos quarto (na parte em que exige o prévio credenciamento da empresa) e quinto, todos da Lei Municipal nº 4.641/2018, o qual ainda se encontra em tramitação junto ao Tribunal de Justiça do Estado do Paraná.

Mesmo diante desta situação sobre a regulamentação, a Lei Municipal 4641/2018 foi alterada através da Lei 4810 de 25/11/2019 e da Lei 4822 de 13/12/2019.

A Lei Municipal 4810/2019 apenas acrescentou na Lei Municipal 4641/2018 a possibilidade da prestação de serviço pelo microempreendedor individual.

E a Lei Municipal 4822/2019 alterou, acrescentou e revogou dispositivos da Lei Municipal nº 4.641/ 2018.

Dentre as alterações, são objeto das notificações o cumprimento do disposto no artigo 3º e no artigo 6º-A, que dispõem o seguinte:

<sup>1</sup> Artigo 10 (...) § 6º A autorização a que se refere esta Lei, terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal.

## Credenciamento

"Art. 3º A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.  
(...)

§ 2º Para obter o credenciamento junto ao FOZTRANS, a empresa operadora deverá comprovar sua inscrição e Licença de Localização e Funcionamento no território nacional, devendo apresentar cópia do Alvará de Funcionamento e o registro dos atos constitutivos.

(...)

## Preço público

"Art. 6º A Em compensação da exploração intensiva do viário urbano, que implicará, ocasionalmente, impacto ambiental deverá ser recolhido preço público.

§ 1º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pelas empresas operadoras do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 2º O preço público poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 3º Os serviços de que trata esta Lei sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

§ 4º O valor do preço público será de 1% (um por cento) sobre o valor total da corrida realizada.

§ 5º O valor devido a título de preço público deverá ser apurado mensalmente e recolhido para o FOZTRANS até o quinto dia útil de cada mês.(...)"

Em relação a obrigatoriedade de credenciamento da empresa operadora é importante considerar que, este requisito já foi objeto de análise em diversos Mandados de Segurança impetrados em face do Diretor Superintendente do Foztrans, tendo sido afastada a aplicação dessa exigência de forma reiterada, nos seguintes termos:

**"(...)Igualmente infundada a imposição de credenciamento da empresa operadora perante o Foztrans para que os impetrantes possam desenvolver suas atividades.**

Sendo possível o cadastro de cada motorista como contribuinte pelo serviço que presta, o credenciamento para compartilhamento de informações somente revela uma conveniência fiscal-tributária, questão de logística cuja ausência não é razoável ou proporcional fundamento para impedir a livre atividade profissional, direito de maior relevância jurídica.

Outrossim, não sendo atividade sujeita a autorização ou permissão administrativa, e sim unicamente à regulamentação (como será feita a atividade) e fiscalização (art. 11-A, caput, da Lei nº 12.587/2012), o controle e credenciamento de quais empresas operadoras/intermediadoras atuem sobre seu território não aponta relevância jurídica, e denota manifesto intuito de restringir a atuação do serviço no âmbito local.

O que se visa pelo artigo 11-A da Lei Federal nº 12.587/2012 é permitir o livre exercício da nova modalidade de serviço, exigindo-se controle e fiscalização para evitar eventuais abusos e fraudes, o que pode ser feito recaindo a fiscalização nos próprios motoristas.

De outra forma, isto é, como está previsto em Lei Municipal, criar-se-ia empecilhos à prestação de serviços até pelos motoristas regulares. (...)"

Essa decisão foi proferida junto aos Autos de Mandado de Segurança 0027275-80-2018.8.16.0030, sendo mantida pelo Tribunal de Justiça do Paraná, de forma que em relação a exigência de credenciamento já se tem um precedente.

Neste aspecto, considerando as reiteradas decisões que já afastaram a aplicação da exigência de credenciamento da empresa operadora junto ao Foztrans, e ainda considerando a tramitação do incidente de constitucionalidade junto ao Tribunal de Justiça do Paraná não parece razoável suspender a autorização dos motoristas e/ou ingressar com ação judicial para buscar o cumprimento dessa exigência.

Dentro deste contexto, em relação a esta exigência, parece ser mais efetivo aguardar o julgamento do incidente de constitucionalidade para efetuar as adequações na legislação, ou em consideração as reiteradas decisões proferidas nas ações mandamentais já proceder a adequação da legislação, de forma a estancar com a discussão judicial.

Muito embora a r. decisão, citada acima, e outras de igual teor tenham afastado a exigência de credenciamento da empresa operadora, reconheceram a constitucionalidade da exigência de pagamento pela vistoria, nos seguintes termos:

YH.

"(...) Por fim, o pagamento de taxa para a verificação pelo FOZTRANS (art. 10, §3º), não é abusiva.

Com efeito, o art. 145, II, da Constituição Federal autoriza a cobrança de taxa em razão do exercício de poder de polícia:

Art. 145.A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

(...)

II-taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição;

(...)

Já o art. 78 do CTN define tal poder:

Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.(Redação dada pelo Ato Complementar nº 31, de 1966)

Parágrafo único. Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder.

Trata-se, no caso, de mero exercício do poder-dever de tributar pelo serviço de fiscalização. É perfeitamente constitucional." (s g o)

E mesmo diante do reconhecimento da constitucionalidade da taxa estabelecida no artigo 10, §3º da Lei 4641/2018 em diversas decisões judiciais, a mesma foi revogada pela Lei 4822/2019, sendo estabelecido no seu lugar a cobrança de preço público.

No entanto, já existem decisões vetando esse tipo de cobrança.

O Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo ao analisar o incidente de arguição de constitucionalidade sob nº 0051842-92.2018.8.26.0000, referente a lei de Campinas-SP vetou o trecho da legislação que condiciona o funcionamento do

Mel

serviço ao pagamento, pelas empresas donas dos aplicativos, de 1% do valor total das viagens, nos seguintes termos:

“(...)6. Tanto não bastasse, a exigência do pagamento pelo uso do sistema viário urbano para exploração de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros viola também o princípio da livre iniciativa ou da livre concorrência, pois constitui obstáculo ilegítimo e discriminatório a determinado setor da economia, o das empresas prestadoras de serviços de intermediação. De fato, não se conhece, nem se exemplifica, seja feita semelhante exigência de outros prestadores de serviços de transporte por vias urbanas, tais os de transporte de passageiros e de bens, que exercem atividade comercial lucrativa, própria de sua natureza, mas se sujeitam, como a empresa interessada neste caso, ao pagamento de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza. Enfim, por vários dos ângulos com que seja vista, a norma questionada revela-se flagrantemente constitucional.”

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal no processo nº 0702372-79.2018.8.07.0000 também entendeu como abusiva e ilegal a cobrança de preço público, mas entendeu viável a exigência de taxa, nos seguintes termos:

“(...)A instituição por lei de preço público pela utilização normal de bem de uso comum e sua exação compulsória motivada pela exploração de atividade econômica mostra-se abusiva e enseja a invalidação do ato. A utilização da infraestrutura de mobilidade urbana do DISTRITO FEDERAL pelos motoristas credenciados à impetrante, em sua destinação natural, sem restringir o mesmo uso pelas demais pessoas, afasta a possibilidade de exação do preço público, mas viabiliza a exigência de taxa pelo exercício do poder de polícia na fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, em conformidade com a previsão do artigo 145, inciso II, da Constituição Federal, do artigo 77, caput, do Código Tributário Nacional e do artigo 11-A, caput e parágrafo único, inciso I, da Lei Federal nº 12.587/2012, com a redação da Lei Federal nº 13.640/2018. Para tanto, impossível a utilização da Lei Distrital nº 5.691/2016, porquanto não dispõe sobre a exação com esse teor, consoante verificação de seu texto e da própria assertiva da autoridade impetrada em suas informações.”

Essas decisões estão em consonância com a decisão do Supremo Tribunal Federal, na qual foi determinado que os municípios não podem proibir o uso das plataformas nem restringir, de alguma forma, o seu funcionamento. Veja-se:

Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. **Recurso Extraordinário com repercussão geral** interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio "de fato". 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: "1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)".(RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019)

Dentro deste contexto, antes de insistir na cobrança do preço público, que já vem sendo considerado ilegal, se mostra pertinente reavaliar essa disposição trazida

pela Lei 4822/2019, e considerar que a taxa, conforme estabelecida inicialmente na Lei 4641/2018 apresentava viabilidade legal.

Pela análise efetuada, em atenção a razoabilidade e ao interesse público conclui-se o seguinte:

- em relação ao credenciamento da empresa operadora pode-se aguardar o julgamento do incidente de constitucionalidade 0005214-53.2020.8.16.0030 para readequar a legislação ou já efetuar a adequação da legislação em conformidade com as inúmeras decisões já proferidas nas ações mandamentais.
- em relação ao preço público, readequar a legislação com restabelecimento da taxa de vistoria, a qual apresenta viabilidade legal já reconhecida judicialmente.

É o parecer, s.m.j

Foz do Iguaçu, 12 de maio de 2020.

*Soraia Martins Hoffmann Marinho*  
Advogada Sênior - FOZTRANS  
CAB/PR 28048



99 TECNOLOGIA LTDA.  
Rua Sansão Alves dos Santos, 400  
Cidade Monções - São Paulo, SP  
CEP 04571-090



São Paulo, 06 de janeiro de 2020.

Ref.: Resposta ao Ofício nº 025/2020/GAB

**Assunto: Solicitação de credenciamento e pagamento de preço público**

AO INSTITUTO DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE FOZ DO IGUAÇU

Ilmos. Sr. Diretor Superintendente Fernando Maraninchi e Sr. Diretor João B. da Silva  
Antonio

A 99 Tecnologia Ltda. (“99”), inscrita no CNPJ sob o nº 18.033.552/0001-61, com sede na Rua Sansão Alves dos Santos, 400, 7º andar, Bairro Cidade Monções, São Paulo, Capital, CEP 04571-090, vem, respeitosamente, perante V.Sas., apresentar resposta ao Ofício nº 025/2020/GAB do Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu.

No Ofício, o município de Foz do Iguaçu exige (i) “o credenciamento da empresa de acordo com o disposto no artigo 3º da Lei Municipal nº 4.641/18, alterado pela Lei Municipal nº 4.822/19 no prazo de 20 (vinte) dias, a contar do recebimento da presente notificação” e (ii) que seja apresentado “mensalmente até o quinto dia útil de cada mês o valor total das corridas realizadas no Município de Foz do Iguaçu-PR referente ao mês anterior, (...) de forma a possibilitar a apuração do valor devido a título de preço público e a emissão do respectivo boleto para pagamento”.

Desse modo, segue a resposta abaixo sobre as exigências mencionadas:

**1. Do Credenciamento**

A 99 é uma empresa de tecnologia fundada em 2012 que desenvolve aplicativo móvel e presta dois serviços a seus Usuários (motoristas e passageiros): (a) licenciamento de software, permitindo por meio da licença que seus Usuários utilizem o aplicativo e (b) intermediação de corridas, permitindo a conexão entre motoristas parceiros e passageiros através da plataforma online do aplicativo. Os motoristas parceiros podem ser (i) particulares: de transporte remunerado privado individual de passageiros ou (ii) taxistas: de transporte individual de passageiros de utilidade pública.

Assim, a dinâmica da 99 é a de um *marketplace* – conceito atribuído a um ambiente virtual onde se viabiliza a oferta de bens e serviços. Em um sistema como esse, fornecedores e consumidores se cadastram e o gestor do *marketplace* é encarregado de promover o encontro da oferta com a demanda. Portanto, o serviço prestado pela 99 está na esfera da informática, cuja competência para regular é privativa da União, nos termos do art.22, IV da Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

IV - águas, energia, **informática**, telecomunicações e radiodifusão  
(grifo nosso).

É também competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte. Essa competência foi exercida por meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”, Lei 12.587/12, com redação modificada pela Lei 13.640/18), que estabeleceu e regulamentou, em seus artigos 4º, X, 11-A e 11-B, a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Supremo Tribunal Federal também se manifestou em relação ao assunto no julgamento da ADPF 449 e do Recurso Extraordinário 1.054.110, realizados em 08 e 09 de

maio de 2019. Nesses julgamentos, houve fixação de tese de Repercussão Geral, estabelecendo que as legislações municipais que pretendam regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros devem fazê-lo dentro dos limites dos arts. 11-A e 11-B da PNMU. A tese fixada é clara:

1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e
2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI), nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro Marco Aurélio. Presidência do Ministro Dias Toffoli. Plenário, 09.05.2019. (grifos nossos)

Dessa maneira, a imposição de restrições regulatórias ao desenvolvimento de atividades por entes particulares – como a exigência do credenciamento enquanto mecanismo de autorização do Município de Foz do Iguaçu para que o serviço de transporte remunerado individual de passageiros, ou sua intermediação por meio de plataformas, seja prestado – está em desacordo com a divisão de competências constitucionalmente estabelecida, além de violar o princípio da Livre Iniciativa previsto no art. 170 da Constituição Federal.

Ademais, em nenhum dos dispositivos citados acima (a Constituição Federal, a PNMU e as decisões do STF) há referência à necessidade de cadastramento por parte das plataformas. A 99, portanto, entende como nula e inconstitucional a exigência de cadastramento prevista na Lei Municipal nº 4.641/18, modificada pela Lei Municipal nº 4.822/19, do município de Foz do Iguaçu.



Ao exigir a realização de credenciamento por parte da 99, a Lei Municipal nº 4.641/18 age de maneira incompatível com o entendimento da PNMU e do Supremo Tribunal Federal na ADPF 449 e no Recurso Extraordinário 1.054.110. Dessa forma, a atuação como empresa intermediadora do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros **não se sujeita à autorização**.

## 2. Do preço público

Além da exigência de cadastramento, a Lei 4.641/18 do município de Foz do Iguaçu exige, em seu art. 6º-A (adicionado pela Lei 4.822/19), o pagamento do preço público em razão da alegada “exploração intensiva do viário urbano” (art. 6º-A, *caput*), sob pena de suspensão da autorização<sup>1</sup> prevista na mesma lei e tratada anteriormente nesta resposta.

No entanto, a 99 não utiliza quaisquer bens públicos ou serviços do Município para a oferta e prestação dos seus serviços em sua plataforma *online* que é, como dito anteriormente, uma atividade de intermediação de corridas e de licenciamento de software. A 99, portanto, não possui veículos, nem “explora intensivamente o viário urbano”.

Ademais, uma vez que os motoristas parceiros cadastrados no aplicativo utilizam veículos privados nas mesmas vias que todos os demais veículos privados individuais, não pode o Município criar qualquer diferenciação em relação a qualquer outro veículo particular. Tal argumento já está, inclusive, referendado por decisões judiciais<sup>2</sup> que impugnaram a cobrança de “preço público” adotada indevidamente por algumas administrações.

<sup>1</sup> A suspensão da autorização está prevista no §6º do art. 6º-A da Lei 4.641/18: "As empresas operadoras terão sua autorização para funcionar suspensa no caso de não pagamento do preço público ou descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal".

<sup>2</sup> TJRJ, 0021233-84.2019.8.19.0001, j. 06/02/2019; e TJSP, 1022185-37.2018.8.26.0114, j. 22/07/2019.

Vale relembrar que é competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte e que os Municípios não podem impor restrições regulatórias ao desenvolvimento de atividades por entes particulares. Portanto, o Município de Foz do Iguaçu não possui competência para instituir o denominado “preço público” como condição para a continuidade da operação da plataforma.

Nesse mesmo sentido, a decisão do Supremo Tribunal Federal também estabeleceu que não pode haver restrição à atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros que não esteja prevista em lei federal. Como a PNMU e a Lei 13.640/18 não mencionam pagamento de preço público, a 99 entende que a exigência do seu pagamento é nula e inconstitucional. Logo, também é inexigível a “*apresentação mensal até o quinto dia útil de cada mês o valor total das corridas realizadas no Município de Foz do Iguaçu-PR referente ao mês anterior*”.

Conforme exposto, a atuação como empresa intermediadora do serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros não se sujeita à autorização ou cadastramento, nem ao pagamento de preço público.

Por fim, a 99 informa que está sempre aberta ao diálogo com o Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu para colaborar com a construção de uma regulação moderna e eficiente para motoristas, passageiros e o Município.

Cordialmente,

99 Tecnologia Ltda.

Ofício nº 025/2020/GAB

Foz do Iguaçu, 10 de janeiro de 2020.

Prezado Senhor,

Pelo presente, fica Vossa Senhoria **NOTIFICADO**, para dar cumprimento a Lei Municipal nº 4822 de 13 de dezembro de 2019, a qual alterou dispositivos da Lei Municipal nº 4641/2018, da seguinte forma:

- a) providenciar o credenciamento da empresa de acordo com o disposto no artigo 3º da Lei Municipal nº 4641/2018, alterado pela Lei Municipal nº 4822/2019 no prazo de 20 (vinte) dias, a contar do recebimento da presente notificação;
- b) apresentar mensalmente até o quinto dia útil de cada mês o valor total das corridas realizadas no Município de Foz do Iguaçu – PR referente ao mês anterior, ou seja, até o dia 07 de fevereiro de 2020 deverá ser apresentado o valor referente ao período compreendido entre 01 a 31 de janeiro de 2020, de forma a possibilitar a apuração do valor devido a título de preço público e a emissão do respectivo boleto para pagamento;
- c) o boleto com o valor devido a título de preço público será emitido para pagamento até o quinto dia útil do mês subsequente ao da apresentação do valor das corridas, ou seja, referente ao valor apresentado até o quinto dia útil do mês de fevereiro/2020, será emitido o boleto para pagamento até o quinto dia útil do mês de março/2020.

Ao Senhor  
Representante da Empresa 99 POP  
Rua São Sebastião, 281  
Santo Amaro  
04735-000 São Paulo - SP

Ressaltamos que, o cumprimento da obrigação estabelecida no item "b" deverá se dar nos meses subsequentes independentemente de nova notificação.

Sendo o que tínhamos para o momento, colocamo-nos a disposição para quaisquer esclarecimentos e aproveitamos o ensejo para renovar nossos votos de estima e consideração.



Fernando Maraninchi  
Diretor Superintendente



João B. da Silva Antonio  
Diretor de Transporte Público

## ATOS DO EXECUTIVO

### LEI COMPLEMENTAR Nº 325, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2019.

Revoga dispositivos da Lei Complementar nº 223, de 1º de setembro de 2014, que Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte por Táxi, atividade de interesse público que consiste no transporte de passageiros em veículo de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º Ficam revogados os §§ 1º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º do art. 25 e o inciso VIII do art. 92, da Lei Complementar nº 223, de 1º de setembro de 2014, que Dispõe sobre o Serviço Público de Transporte por Táxi, atividade de interesse público que consiste no transporte de passageiros em veículo de aluguel a taxímetro, e dá outras providências.

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná, em 13 de dezembro de 2019.

Francisco Lacerda Brasileiro  
Prefeito Municipal

Salete Aparecida de Oliveira Horst  
Responsável pela Secretaria Municipal  
da Administração

Fernando Castro da Silva Maraninchí  
Diretor Superintendente do Instituto  
de Transportes e Trânsito de  
Foz do Iguaçu – FOZTRANS

### LEI Nº 4.822, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2019.

Altera, acresce e revoga dispositivos da Lei nº 4.641, de 23 de julho de 2018, que Dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de Foz do Iguaçu.

A Câmara Municipal de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam alterados os arts. 3º, 6º e 10, da Lei nº 4.641, de 23 de julho de 2018, que Dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no Município de Foz do Iguaçu, que passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º A autorização de atividade econômica de serviço de transporte individual privado remunerado, efetivado por meio de aplicativo ou outras plataformas de comunicação em rede, será concedida às pessoas jurídicas operadoras com sede ou filial no território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores do serviço e os usuários.

[...]

§ 2º Para obter o credenciamento junto ao FOZTRANS, a empresa operadora deverá comprovar sua inscrição e Licença de Localização e Funcionamento no território nacional, devendo apresentar cópia do Alvará de Funcionamento e o registro dos atos constitutivos".

[...]" (NR)

"Art. 6º [...]

[...]

VIII - Revogado

[...]

XI - apurar e recolher o preço público a que se refere esta Lei."(NR)

"Art. 10. [...]

[...]

IV - Revogado

[...]

VI - além do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores – DPVAT, possuir, comprovadamente, seguro que cubra acidentes pessoais de passageiros, com cobertura mínima de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) por ocupante, por morte ou invalidez permanente e de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por ocupante, para despesas médico-hospitalares, salvo se disponibilizado, nessas condições, pela empresa operadora do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

[...]

§ 2º O veículo que for aprovado na vistoria receberá selo de autorização que deverá ficar visível à fiscalização quando em serviço, o qual conterá código de inscrição e a data de validade da vistoria.

§ 3º Revogado

§ 4º Revogado

§ 5º Revogado

§ 6º A autorização a que se refere esta Lei, terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal." (NR)

Art. 2º Ficam acrescidos os arts. 6º-A e 11-A, na Lei nº 4.641/2018, com a seguinte redação:

"Art. 6º-A Em compensação da exploração intensiva do viário urbano, que implicará, ocasionalmente, impacto ambiental deverá ser recolhido preço público.

§ 1º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pelas empresas operadoras do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 2º O preço público poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário

urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 3º Os serviços de que trata esta Lei sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

§ 4º O valor do preço público será de 1% (um por cento) sobre o valor total da corrida realizada.

§ 5º O valor devido a título de preço público deverá ser apurado mensalmente e recolhido para o FOZTRANS até o quinto dia útil de cada mês.

§ 6º As empresas operadoras terão sua autorização para funcionar suspensa no caso de não pagamento do preço público ou do descumprimento das exigências previstas nesta Lei, assegurado o devido processo legal.

§ 7º Além das diretrizes previstas neste artigo, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário urbano pela atividade privada, dentre outros:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego; e

III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana."

"Art. 11-A. Durante o procedimento para cadastramento do prestador de serviços no FOZTRANS, será concedido o prazo de até 30 (trinta) dias para regularização, em que o prestador poderá realizar normalmente sua atividade."

Art. 3º Ficam revogados o Parágrafo único, do art. 7º, o art. 8º e os incisos VI e VII, do art. 9º, da Lei nº 4.641/2018.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná, em 13 de dezembro de 2019.

Francisco Lacerda Brasileiro  
Prefeito Municipal

Salete Aparecida de Oliveira Horst  
Responsável pela Secretaria Municipal  
da Administração

Fernando Castro da Silva Maraninch  
Diretor Superintendente do Instituto de Transporte  
e Trânsito de Foz do Iguaçu – FOZTRANS

#### DECRETO Nº 27.787, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2019.

Remaneja e/ou modifica as fontes financeiras indicadas para cobertura de despesas de dotações orçamentárias na forma dos quadros anexos.

O Prefeito Municipal de Foz do Iguaçu, Estado do Paraná, nos termos do disposto no art. 86, da Lei Orgânica do Município, Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964 e inciso I, § 2º, do art. 5º da Lei nº 4.691, de 20 de dezembro de 2018, e em atendimento ao Memorando Interno nº 2.586, de 19 de dezembro de 2019, da Secretaria Municipal da Fazenda,