



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
FACULDADE DE DIREITO

DERYCK AMARAL DA COSTA

**OS TRANSPORTES INDIVIDUAIS DE PASSAGEIROS NOS
CENTROS SUB-REGIONAIS:** A Regulamentação dos serviços de transporte
público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros
(aplicativos de mobilidade) no Município de Paragominas.

PARAGOMINAS – PARÁ

2020

DERYCK AMARAL DA COSTA

**OS TRANSPORTES INDIVIDUAIS DE PASSAGEIROS NOS
CENTROS SUB-REGIONAIS:** A Regulamentação dos serviços de transporte
público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros
(aplicativos de mobilidade) no Município de Paragominas.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Direito do Instituto de Ciências
Jurídicas da Universidade Federal do Pará, como
requisito para obtenção de grau de Bacharel em
Direito.

Orientador: Prof. Dr. Breno Baía Magalhães.

PARAGOMINAS – PARÁ

2020

DERYCK AMARAL DA COSTA

**OS TRANSPORTES INDIVIDUAIS DE PASSAGEIROS NOS
CENTROS SUB-REGIONAIS:** A Regulamentação dos serviços de transporte
público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros
(aplicativos de mobilidade) no Município de Paragominas.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Direito do Instituto de Ciências
Jurídicas da Universidade Federal do Pará, como
requisito para obtenção de grau de Bacharel em
Direito.

Data da Aprovação: ___/___/___

Banca Examinadora:

Prof. Dr. BRENO BAÍA MAGALHÃES
Orientador – Universidade Federal do Pará

Profa. Dra. MARIA STELA CAMPOS DA SILVA
Examinadora Interna – Universidade Federal do Pará

À população de Paragominas que há anos trabalha e constrói, incansavelmente, uma cidade na Amazônia, ultrapassando vários desafios.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, às Professoras Márcia Cristina dos Santos Rêgo e Valena Jacob Chaves Mesquita pelo incansável trabalho para viabilizar o oferecimento e coordenar o Curso de Direito no Município de Paragominas, bem como a Professora Luanna Tomaz de Souza, todas pelo zelo com a educação e coordenação do curso, sem as quais não seria possível chegar nesta etapa;

Ao Professor Breno Baía Magalhães, que além contribuir como professor em sala de aula, foi responsável pela orientação, apoio e revisão desta pesquisa com comentários e compartilhamento de conhecimentos valiosos;

À Universidade Federal do Pará e ao Município de Paragominas pela parceria para o acesso à educação pública e gratuita de excelência;

Aos docentes da Faculdade de Direito da UFPA, especialmente, Alex Lobato Potiguar, Élcio Aláudio Silva de Moraes, Hélio Luiz Fonseca Moreira, Luciana Costa da Fonseca, Luciana Neves Gluck Paul, Luiz Alberto Gurjão Sampaio de Cavalcante Rocha, Luly Rodrigues da Cunha Fischer, Maria Stela Campos da Silva, pelos ensinamentos compartilhados nesses valorosos anos;

À Defensoria Pública do Estado do Pará, em especial aos Defensores Diogo Marcell S. N. Eluan, Liane Benchimol de Matos Albano e Úrsula Dini Mascarenhas, pois tal entidade é uma verdadeira escola para os acadêmicos do curso de Direito, não só juridicamente, mas socialmente;

Às servidoras municipais, Antônia da Cunha Silva Reis e Carmen Lucia Lopes pela ajuda e atenção diárias para que as aulas ocorressem perfeitamente;

Aos meus queridos amigos, que Paragominas me presenteou e os quais eu tenho muito carinho, Bruna Katarine Reis Costa, Fabrício Tavares d'Almeida, Jenifer Natasha Sodrê Rodrigues, Luciana de Jesus da Silva Oliveira, Mariana Neiva da Luz Macedo, Patrícia Lima de Sales, Ricardo Jorge Silva de Matos, Sebastião Issá Reis Gomes, Ivanderson Bandeira da Silva e Vinicius Lima Costa, os quais sempre estiveram presentes e ajudaram não só nas atividades da faculdade, mas no cotidiano na cidade;

Aos meus amigos de longa data Aryana Rodrigues Pinto Barbosa, Carmen Raiza Aires Soares Preza, Matheus de Sousa Rabelo, que mesmo distantes sempre me deram apoio e carinho;

À Silva Maria Rodrigues de Lima pelo apoio desde a minha chegada em 2015 à cidade, bem como à Francisca Maria Guimarães de Miranda pelo carinho e atenção contínuos;

Às minhas amigas Camila Maria Monteiro Silva e Cynthia Rachell dos Santos Freire pela amizade, carinho e apoio nessa caminhada;

Ao meu amigo Igor de Souza Borges com o qual construir uma amizade, confiança e dividir por anos várias responsabilidades;

Ao meu namorado, amigo e incentivador, Mateus Tavares Lima, que sempre me apoiou e me estimulou a ser um estudante melhor;

Ao meu pai, João Carlos da Costa; à minha mãe, Eliete Amaral Silva da Costa; à minha madrasta Maria Dias Farias, por todo o suporte, amor e educação, sem os quais eu não chegaria até aqui nem seria quem eu sou, amo vocês;

À minha avó materna Raimunda Vanzeler Amaral e à avó paterna Maria Joana da Costa (*in memoriam*) pelo amor e cuidado;

Ao meu irmão Patrick Amaral da Costa que sempre cuidou de mim e contribuiu significativamente com a minha educação, bem como à minha cunhada Vanessa Garcia Pinto pelo afeto e amizade;

Ao meu irmão Marcos Farias Limonge e à minha cunhada Shirley Alves da Silva pelo carinho, atenção e cuidados de anos.

Obrigado por tudo!

Paragominas, 17 de agosto de 2020.

RESUMO

Tendo em vista que a introdução de inovações tecnológicas tem alterado o modo como fazemos diversas atividades do cotidiano, como solicitar um transporte, pesquisa-se sobre regulamentação dos transportes urbanos, a fim de verificar como os municípios, caracterizados como centros sub-regionais, especificadamente Paragominas, atuam na regulamentação dos serviços de transporte público individual (táxis) e transporte remunerado privado individual de passageiros (aplicativos de mobilidade) e possíveis lesões à direitos. Para tanto, é necessário analisar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estudar os limites e repercussões dos transportes individuais e verificar a prestação e funcionamento dos serviços de transporte individual no Município de Paragominas. Realiza-se, então, uma pesquisa bibliográfica e documental com artigos científicos, notícias e legislação. Diante disso, verifica-se que a Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta diretrizes e conceitos para o transporte nos municípios, as inovações tecnológicas contribuem para um mercado concorrente e a regulamentação de transporte urbano nos centros sub-regionais está em desenvolvimento ou é omissa, o que impõe a constatação de que a não regulamentação do transporte urbano nos centros sub-regionais causa lesão à direitos fundamentais.

Palavras-chave: transporte urbano; regulamentação; táxi; Uber; Paragominas.

ABSTRACT

The introduction of technological innovations has changed the way we execute various daily activities, such as requesting a transportation. Given this, the research about urban transport regulations is important, in order to verify how the municipalities, characterized as sub-regional centers, specifically Paragominas, regulate the individual public transport services (taxis) and private individual transport of passengers (ridesourcing services) and possible injuries to rights. Therefore, it is necessary to analyze the National Policy of Urban Mobility (NPUM), responsible for the study of limits and repercussions of individual transport and also verifies the provision and functioning of individual transport services in the Municipality of Paragominas. Thus, a bibliographical and documentary research was executed with scientific articles, news and legislation. Consequently, this paper conclude that the NPUM presents guidelines and concepts for transport in the municipalities, as well as technological innovations contribute to a competing market and the regulation of urban transport in sub-regional centers is under development or has failed, which confirms the finding that the absence of urban transport regulation in sub-regional centers causes damage to fundamental rights.

Keywords: urban transport; regulation; taxi; Uber; Paragominas.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO SOCIAL	12
2.1. Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12)	13
2.2. Transporte Urbano e a Competência Municipal.....	15
2.3. Transporte Público e Transporte Privado.....	17
2.4. Transporte Público Individual: Táxi.	22
2.5. Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros: O transporte por demanda de aplicativo.	24
3. OS APPS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E A QUEBRA DO MONOPÓLIO DOS TAXISTAS.	27
3.1. Desenvolvimento tecnológico a serviço dos transportes.....	27
3.2. Ampliação da oferta de transporte à população	28
3.3. A conquista do mercado pela Uber	30
3.4. A resistência dos taxistas frente à concorrência.....	32
4. O TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM PARAGOMINAS	36
4.1. Pará, Goiás e Minas – Bem-vindo à Paragominas	38
4.2. As normas sobre o transporte individual no Município de Paragominas....	39
4.3. Repercussões da inobservância da Lei Federal nº 12.468/11 e da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a abusividade contra o consumidor usuário.	45
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
REFERÊNCIAS.....	53
ANEXO A – Lei Municipal de Tucuruí nº Lei nº 2510/83.....	62
ANEXO B – Inquérito Civil Público	70
ANEXO C – Ofício nº. 239/2018-DP/PGM.....	72
ANEXO D – Ofício nº. 122/2019-DP/PGM	74
ANEXO E – Ação Civil Pública DP/PGM	76
ANEXO F – Contestação/PGM.....	89

1. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento das tecnologias de comunicação e localização, como o sistema de posicionamento global, GPS¹, não alterou apenas como a população brasileira se comunica, mas também como se desloca nas grandes cidades do Brasil, além de gerar benefícios para trabalhadores e passageiros.

Essas novas tecnologias possibilitaram o desenvolvimento de grandes empresas de transportes por meio de veículos particulares compartilhados, como a Uber, a Cabify e a 99 Pop, que se popularizaram mundialmente, pois os preços competitivos e acessíveis, conforto, comodidade e tecnologia são as grandes novidades desse serviço (BINENBOJM, 2016; CASSEL, 2018; UBER, 2020b)

No entanto, trabalhadores de tipos de transportes já conhecidos, como os taxistas, alegavam concorrência desleal por parte das empresas de transportes por aplicativo e cobraram a regulamentação desse sistema, pois aqueles precisam se submeter a normas específicas e tributação. Com isso a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – que tem o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam ao desenvolvimento urbano – foi alterada para a inclusão do serviço de transporte por aplicativos.

Mas embora a lei federal supracitada conceda competência de regulamentar o serviço aos municípios, uma vez que se trata de interesse local, a temática de regulamentação dos serviços de transportes urbanos ainda permanece bastante concentrada nos municípios grandes, como as capitais de estado, deixando a maior parte dos municípios de médio porte sem essas novas modalidades de transporte urbano e, por consequência, desfavorecendo o direito ao transporte.

Deste modo, a violação às Lei 12.587/12 e Lei nº 12.468/13 (regulamenta a profissão de taxista) pode gerar possíveis danos ao pleno acesso à cidade, além do dano patrimonial, pois o valor elevado das tarifas e a falta de regulamentação deixa grande parte da população dos municípios médios sem acesso a esses tipos de transporte e, por consequência, desfavorecem a utilização de outros direitos sociais como lazer, saúde, trabalho, pois o direito ao transporte é um meio de acesso a outros direitos (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

¹ Do inglês: *global positioning system*.

Assim, uma vez que as violações à PNMU ainda ocorrem na realidade de muitos municípios, o presente Trabalho de Conclusão de Curso buscou responder o seguinte problema: A atuação do Poder Público Municipal de Paragominas na regulamentação dos serviços de transporte público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros (aplicativos de mobilidade) tem causado danos a direitos constitucionalmente reconhecidos?

Discutir a realidade local põe em foco assuntos que não são acessíveis a comunidade dos centros sub-regionais, incentivando a possibilidade de obtenção de conhecimento à população de Paragominas – e também de outros municípios – para a cobrança pela adequação ao estabelecido na legislação vigente, visando garantir o acesso ao direito de transporte, previsto na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, uma vez que este mandamento não está restrito aos grandes centros urbanos do país.

Para responder ao problema de pesquisa foram traçados os seguintes objetivos específicos: a) Analisar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, isto é a Lei nº 12.587/12, bem como outras normas nacionais relacionadas; b) elucidar as aplicações e limites do transporte público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros (transporte por aplicativo) bem como suas repercussões no direito de transporte; c) a apreciação da prestação e funcionamento dos serviços de transporte individual no Município de Paragominas.

Para o desenvolvimento do presente trabalho de conclusão de curso foi escolhido o método dedutivo e assim foram consultadas, notadamente, a Lei 12.587/12 e a Lei nº 12.468/13, literaturas nacionais, artigos científicos obtidos através da Plataforma Sucupira e Scielo e dados sobre população, economia e transporte urbano disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, assim, a pesquisa bibliográfica visará elucidar de maneira objetiva os conceitos de direito ao transporte, mobilidade, transportes públicos e transporte individual.

Houve a pesquisa documental de legislações municipais para análise da eficácia da aplicação das normas na realidade de Paragominas, configurando a pesquisa como um estudo de caso de abordagem quantitativa e qualitativa.

Em relação à estrutura, o trabalho é composto de três partes além desta introdução e da conclusão. Na primeira parte foi discutida a importância da caracterização do direito ao transporte como direito social, previsto na CRFB/88, bem com a apresentada da Política Nacional de Mobilidade Urbana, explorando os

conceitos, objetivos e diretrizes dispostos no texto legal e a identificação dos modais de transporte urbano determinadas na lei sob a responsabilidade do poder municipal.

Em seguida, foi analisada a recepção das inovações tecnológicas, como a Uber, pelo mercado e pela população brasileira, além dos conflitos gerados com os prestadores de serviços de transporte individual já consolidados.

Por fim, foi abordada a regulamentação dos transportes individuais em Paragominas, identificando os problemas da área e fazendo um contraponto com outros municípios paraenses, quais sejam, Altamira, Parauapebas e Tucuruí, que enfrentam discussões na área dos transportes, com a finalidade de averiguar como cada um desses entes políticos regulamente e aplica as determinações do legislador federal, para que seja possível a análise da repercussão da atuação ou omissão destes governos municipais em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2. DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO SOCIAL

Os direitos sociais são uma conquista da sociedade moderna em resposta as arbitrariedades cometidas pelos estados, quando estes não prestavam assistência aos seus administrados. Como direitos fundamentais de segunda geração, os direitos sociais dependem de prestações positivas do estado para alcançar a eficácia esperada, isto é, prescindem de providências estatais com finalidade de criação e adequação de órgãos e procedimentos capazes de garantir sua efetivação (BRANCO; MENDES, 2018), como investimento em escolas e profissionais para o acesso à educação ou em hospitais e profissionais da área médica para a saúde.

Além disso, tal conjunto de direitos possui proteção especial no ordenamento jurídico brasileiro, uma vez que estão previstos expressamente na Constituição Federal e não podem, dessa forma, ser objeto de alteração que o reduzam, em observância ao princípio da vedação ao retrocesso. Com essa previsão expressa, a CRFB eleva o direito ao transporte ao patamar de direito social e determina que o estado brasileiro, em suas diferentes esferas de poder, tem o dever de promovê-lo, de maneira direta ou indireta, objetivando o bem estar da população. (BRASIL, 1988)

Com o objetivo de proteger a essencialidade dos transportes no Brasil, o legislativo brasileiro, no uso do poder reformador, positivou o direito ao transporte como direito social previsto no Art. 6º da CRFB, com a Emenda Constitucional nº 90 de 2015. Assim, a partir dessa importante alteração constitucional, ter acesso aos transportes, notadamente o público, desde a infraestrutura viária aos meios de locomoção em todo o país, tornou-se direito essencial para a garantia de melhores condições de vida, dada a sua relevância para garantir a todo brasileiro, ou estrangeiro que esteja no país, o deslocamento até os serviços públicos e às atividades privadas.

Essas atividades dependentes do transporte estão presentes no cotidiano de toda a população, sendo os transportes um serviço essencial para deslocamentos de pessoas de suas residências ao trabalho, às escolas e universidades, aos supermercados, aos atendimentos médicos, às práticas de lazer, bem como a todos os bens e serviços disponibilizados nos centros urbanos. (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016)

O transporte garante, diante disso, o exercício dos demais direitos sociais e, por isso, necessitou de proteção constitucional para fortalecê-lo como uma prioridade

de todos os entes da federação na materialização de políticas que visem universalizar este serviço à população.

Caracterizada a essencialidade do acesso ao transporte na produção de bens e serviços, a inclusão do direito ao transporte ao Art. 6 da CRFB foi um importante reconhecimento, por parte do legislativo, do caráter material desse direito de integrar as pessoas a demais direitos sociais. Com a emenda, o direito ao transporte passar ter uma posição privilegiada na hierarquia das normas no ordenamento jurídico brasileiro e torna sua revisão mais minuciosa. (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016).

2.1. Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12)

Deslocar-se com facilidade nas cidades brasileiras através do próprio esforço físico ou dos meios de transporte é uma pauta relevante na atuação das administrações municipais, as quais tem o dever de observar as definições constitucionais e normas federais sobre a matéria para implementar serviços de mobilidade urbana em consonância com a realidade local.

Esta mobilidade urbana se constitui como um conjunto de soluções de infraestrutura viária – como avenidas, passarelas e calçadas – e meios de transporte, – por exemplo, ônibus, carros e bicicletas – disponíveis ao uso da população que anseia se deslocar para satisfazer suas necessidades, tais como trabalho, educação e lazer, nas áreas urbanas. A amplitude dessa mobilidade, no contexto brasileiro, é resultado do histórico crescimento do êxodo da população para as cidades a partir do século XX e da adoção de políticas para este importante elemento da economia das cidades, uma vez que serve a sociedade. (FANINI; VACCARI, 2016)

Com o objetivo de fomentar e guiar as políticas de mobilidade nas cidades brasileiras e superar o desequilíbrio da estrutura de cada uma delas, foi elaborada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) que tem a finalidade de fornecer diretrizes para o exercício da exploração dos serviços de transportes nas cidades, promover o desenvolvimento urbano e facilitar a integração e o deslocamento de pessoas e cargas no território municipal, conforme definição a definição legal.

O artigo 1º do diploma solidifica essa finalidade:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de

transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) também apresenta uma definição legal de mobilidade urbana no inciso II, do artigo 4º, da Lei 12.587/12:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: [...] II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

Diante da leitura do artigo 1º do diploma, depreende-se que a Lei nº 12.587/2012 surge no ordenamento jurídico brasileiro para regulamentar também a norma pragmática de eficácia limitada – normas que precisam de regulamentação infraconstitucional para atingirem a eficácia desejada e que atribuem ao estado um dever a cumprir com a implementação de políticas (BRANCO; MENDES, 2018) – prevista no artigo 182, *caput*, da CRFB, pois este inaugura a política de desenvolvimento urbano e determina que é dever do estado garantir pleno uso das funções sociais das cidades, isto é, usar dos serviços públicos e privados disponíveis em cada cidade com dignidade e de modo universal (BRASIL, 1988).

Esta legislação nacional surgiu antes mesmo da vigência da EC nº 90, pois a Constituição Federal já atribuía à União, em seu artigo 21, inciso XX, a competência de “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (BRASIL, 1988), com essa disposição a União teve o dever de elaborar parâmetros gerais para a efetivação de uma política de mobilidade com a qual os milhares de municípios brasileiros devem se basear para preparar sistemas de deslocamentos através dos transportes em seus territórios, pois tal área de atuação trata-se de interesse local e, deste modo, deve ser constituído com a análise das características e necessidades de cada localidade.

Essa discricionariedade advém do texto constitucional, que determina:

Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Assim, com esta atribuição e com o uso da política nacional de mobilidade urbana os municípios (ressalta-se a competência residual do Distrito Federal para atuar em competência municipal, conforme artigo 25, §1º da CRFB) poderão

programar quais os modos e a natureza de quais serviços de locomoção serão implementados em seus territórios.

A Lei nº 12.587/2012 auxilia os municípios nessa aplicação, pois apresenta definições desses modos de deslocamento (motorizado ou não motorizado), do objeto desse transporte (de pessoas ou cargas), da característica de usabilidade do serviço (individual ou coletiva) e da natureza de cada meio de transporte (público ou privado). Tais definições serão abordadas nos subtópicos subsequentes pois são importantes na elaboração dos planos de mobilidade urbana e, por conseguinte, compreendem o objeto central deste estudo.

2.2. Transporte Urbano e a Competência Municipal

O transporte urbano, de modo amplo, é todo serviço de deslocamento disponibilizado à população que pode utilizá-lo de modo universal, como os ônibus urbanos, trens e metrô, ou com alguns requisitos pré-estabelecidos ao uso, como é o caso dos carros por demanda de aplicativo, que prescindem de inscrição nas plataformas das empresas intermediadoras de tecnologia. O serviço de transporte urbano tem o objetivo favorecer o direito de ir e vir dos habitantes e visitantes de cada localidade. (BRASIL, 2012; BORGES, 2006).

Cada município deve considerar a sua realidade para poder fornecer o transporte, mesmo que indiretamente, com a análise de critérios como a densidade populacional do núcleo urbano; a demanda e distâncias dos deslocamentos, pois há cidades que o serviço de transporte coletivo que utiliza ônibus já é capaz de suprir essa necessidade e outras não, como as principais capitais; bem como observar seus respectivos planos diretores – obrigatórios para municípios com mais de 20 mil habitantes, conforme o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001) – após essas considerações, os municípios proporcionarão, de acordo com a conveniência e oportunidade, os serviços de transporte adequados (PINTO *in* CARVALHO; MENDES, 2016).

Como mencionado expressamente na CRFB, a prestação dos serviços de transportes urbanos será realizada diretamente pelo município, como o transporte

escolar, ou indiretamente por meio de contratos de concessão² ou permissão³ para os particulares, que oferecerão o serviço com tarifas definidas pelos municípios, com observância do princípio da universalidade, isto é, que atenda toda a população e modicidade das tarifas, ou seja, que o valor desse serviço seja acessível economicamente aos habitantes daquele local.

Para essas delegações ao particular é necessária a realização de procedimento licitatório, na modalidade concorrência, visando a melhor proposta para a administração concedente, tal proposta não é simplesmente a que propor a maior vantagem econômica, mas sim aquela que oferecer o melhor serviço à população.

Segundos dados de 2017 levantados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, o serviço de transporte público coletivo mais utilizado no Brasil são os ônibus intramunicipais, isto é, aqueles que transportam os passageiros dentro de diferentes regiões do município, tendo um alcance a 1179 municípios, o que representa 30,9% do total. Por outro lado, muitos municípios menores, 21,9% do total, são servidos por ônibus intermunicipais que auxiliam no deslocamento da população para outras cidades ou dentro do próprio município.

O estudo também apontou que a maioria dos municípios que dispõem do serviço de ônibus urbano são os com mais de 100 mil habitantes e destaca que todos os com mais de 500 mil habitantes possuem tal transporte. A menor incidência do serviço está nos municípios com até 20 mil habitantes em decorrência da reduzida área do núcleo urbano e de suas respectivas populações, nessas localidades menores a presença de mototáxis e taxis possuem grande difusão, só o serviço de taxi está em 4109 municípios, o que representa 73,8% do total brasileiro. Todos esses tipos de transportes coletivo e individuais também possuem guarida na Política Nacional de Mobilidade Urbana (IBGE, 2017).

Com a variedade de modelos de serviços de transportes que podem servir a população dos municípios brasileiros com a adequação a especificidade de localidade frente e variada densidade demográfica brasileira, a Política Nacional de Mobilidade

² “A concessão de serviço público é a transferência, por prazo determinado, da prestação de serviço público, através de licitação, na modalidade de concorrência, ao particular, por sua conta e risco, mediante a cobrança de contraprestação do usuário ou outra maneira de remuneração”. (COUTO, 2016)

³ “Permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta em risco.” (COUTO, 2016)

Urbana em conjunto com as legislações municipais são importantes instrumentos para a efetivação do transporte urbano nas cidades brasileiras.

2.3. Transporte Público e Transporte Privado

A Política Nacional de Mobilidade Urbana classifica os serviços de transporte como parte integrante de um Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, que visa ordenar o transporte urbano no cenário nacional. Esse sistema, além do serviço de transporte, também inclui a infraestrutura das cidades destinadas à mobilidade urbana, como avenidas, faixas exclusivas para ônibus, linhas férreas, viadutos, túneis, pontos de ônibus e de taxis.

A classificação introduzida com a lei de mobilidade divide os transportes de acordo com o seu modo de operação; e os serviços, que são as comodidades, quanto ao objeto transportado, quanto a característica - que determina a quantidade de cargas ou pessoas que o meio de transporte pode atender e por fim, pela natureza do serviço. O Artigo 3º da Lei nº 12.587/2012 solidifica essa disposição:

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. [...]

No âmbito dos modos de transporte urbano, a diferenciação legal é objetiva entre transporte motorizado e transporte não motorizado. Transporte motorizado é aquele que utiliza a força resultante de um processo físico, por exemplo, a combustão em um motor, para desloca-se, como ocorre nos veículos, embarcações, trens e aeronaves; de maneira contrária os transporte não motorizados utilizam-se da própria força humana, como bicicletas, patinetes, ou força animal, como o charretes e carroças.

Quanto a classificação entre transporte público e privado, a legislação apresenta variadas espécies desses dois campos, desde o ônibus e trens, no âmbito dos transportes que possuem a natureza pública, aos carros e motos de natureza particular.

O transporte, desse modo, será público quando é caracterizado pelo ordenamento jurídico como uma obrigatoriedade dos entes da administração pública, isto é, é identificado como serviço público pelas suas características de essencialidade e comodidade e estão à disposição de toda a população, este serviço, como já mencionado, pode ser prestado diretamente oferecido pelo ente público ou passível de delegação ao particular (BRASIL, 1989; MELLO, 2010; GUERRA, 2016). Nesse grupo, estão os ônibus de linhas urbanas, metrô, trens, taxis, vans do transporte alternativo e ônibus intermunicipais, interestaduais e até internacionais.

Os transportes públicos também podem ser subdivididos em transporte público coletivo e transporte público individual. O primeiro é caracterizado por beneficiar um grande número de passageiros, com rotas e preços pré-definidas pelo poder público - o ente político é definido de acordo com o alcance territorial do serviço, o acesso ao serviço é realizado mediante pagamento individualizado de uma tarifa pelo usuário, que deve observar um valor compatível com a renda da população local, ou gratuita para alguns beneficiários, como idosos e pessoas com deficiência. (GUERRA, 2016)

É válido também destacar que o transporte público coletivo possui a essencialidade e atende ao interesse público típicos dos serviços público, isto é, além da lei atribuir ao estado o dever de fornecê-los, sua eventual paralisação gera consideráveis prejuízos à coletividade, que depende do serviço para diversas atividades. Esse tipo de serviço não visa o lucro, e com isso, o estado tem a obrigação de intervir sempre que necessário para o pleno funcionamento da atividade, garantindo gratuidades ou atuando diretamente, mesmo que gere despesas. (DI PIETRO, 2017).

Por outro lado, o transporte público individual é caracterizado como um serviço aberto ao público em geral, tal público pode deslocar-se através de veículos que são alugados momentaneamente. Esses veículos utilizados pertencem, em sua maioria, aos próprios prestadores do serviço, que são fiscalizados pelo poder público, pois esta atividade utiliza parte do mobiliário urbano, como avenidas e pontos de táxi e presta um serviço de interesse público. Incluem-se nesse serviço, por exemplo, os táxis e mototáxis.

A utilização dessa modalidade de transporte não se esgota necessariamente com o uso por um único indivíduo, isto é, é possível que mais pessoas utilizem esse serviço em conjunto. A Lei nº 12.468/11, que regulamenta a profissão de taxista em todo o país, dispõem que o serviço de táxi, que é um transporte público individual, pode atender em uma mesma corrida até sete pessoas, como uma família ou amigos, sem adicional no valor da corrida (BRASIL, 2011a).

Ademais, é válido destacar que os transportes públicos individuais não são integralmente um serviço público, uma vez que esse serviço não possui a característica da essencialidade, ou seja, sua eventual suspensão não causaria sérios prejuízos à mobilidade urbana, uma vez que são de menor demanda. Por exemplo, os efeitos que uma paralização de taxistas causa na rotina de uma cidade como São Paulo (SP) é mínima ao se comparar com a paralização de ônibus urbanos ou trens metropolitanos, pois estes últimos são de alta demanda, só os trens transportam em média três milhões de pessoas em um dia útil naquele município (CPTM⁴, 2019).

Assim, para a professora de direito administrativo Maria Zanella di Pietro (2017), os serviços de transporte público individual, como o táxi, devem ser compreendidos como um serviço de utilidade pública, pois embora não possuam essencialidade, visam atender um interesse público, que é deslocamento rápido e eficiente em uma cidade. Para garantir esse propósito, o estado, como promovedor de políticas, tem o dever de fiscalizar e regulamentar essa atividade.

A Lei nº 12.587/2012 positiva essas modalidades de transporte:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

VI - Transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

[...]

VIII - Transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Ainda sobre transporte público coletivo, a PNMU positiva também outras três modalidades, de caráter urbano, mas que variam de acordo com o espaço territorial atendido, qual seja, o intermunicipal, o interestadual e até o internacional. Não se trata de transporte destinados a viagens, mas sim deslocamentos em regiões de municípios

⁴ CPTM: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

limítrofes, muitas vezes conurbados, que possuem uma circulação entre os mesmos, como deslocamentos diários para o exercício do trabalho ou da educação.

Os casos de transportes públicos coletivos intermunicipais são comuns em regiões metropolitanas com na Grande São Paulo/SP ou na Grande Belém/PA; já os interestaduais são frequentes em municípios que estão na divisa de seus respectivos estados e apresentam continuidade urbana, como Teresina/PI e Timom/MA (BRASIL, 2016) e, de maneira excipiente; os internacionais, que existem em regiões de cidades gêmeas⁵ na fronteira nacional, como a região da tríplice fronteira de Foz do Iguaçu/PR, Ciudad del Este (Paraguai), Puerto Iguazú (Argentina), que apresenta grande tráfego de pessoas e mercadorias (ANTT⁶, 2018).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana apresenta conceitos legais para essas modalidades de transporte urbano:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

De maneira adversa, o transporte privado é aquele que a lei não atribuiu ao estado a obrigatoriedade de prestação ou fornecimento e está vinculado, principalmente, ao direito de propriedade, uma vez que, na maioria das vezes, a propriedade do meio de transporte é do condutor. Esse modelo reflete os mais de 65,7 milhões de automóveis que fazem parte da frota brasileira, segundo dados levantados pelo Mapa da Motorização Individual do Brasil (RODRIGUES, 2019).

Esta modalidade de transporte baseia-se na liberdade de cada indivíduo a optar ou não por esse transporte e na sua condição econômica. Esse transporte se revela em bicicletas, automóveis e até em ônibus de turismo, por exemplo. No Brasil, a predominância é de carros e motos, que é reflexo das políticas adotadas desde a

⁵ Cidades Gêmeas: "as cidades-gêmeas são aquelas em que o território do município faz limite com o país vizinho e sua sede se localiza no limite internacional, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho." (RONDONIA, s.d.)

⁶ ANTT: Agencia Nacional de Transportes Terrestres.

década de 1950, com a valorização do sistema rodoviário no país (FANINI, 2016; GUERRA, 2018).

A PNMU também trouxe importantes esclarecimentos sobre esta modalidade de transporte, pois embora não seja de responsabilidade do poder público serve diariamente a milhões de brasileiros e impacta no deslocamento de usuários de outros transportes, um vez que compete pelo mesmo espaço urbano e pode, sem equilíbrio, prejudicar o funcionamento eficaz dos transportes de natureza pública.

A lei, diante disso, trata de transportes privados individuais e também de privados coletivos, que não são abertos ao público, isto é, possuem rotas pré-definidas e o usuário deve comprar a passagem ou contratar o serviço com antecedência. É possível verificar os transportes coletivos privados em serviços de traslados (ou *transfer*) que transportam usuários, notadamente turistas, de hotéis a pontos turísticos, em excursões ou de terminais rodoviárias a terminais aeroportuários, como ocorre entre o Aeroporto de Guarulhos e o Município de Campinas/SP (BRASIL, 2008).

A definição legal de transporte privado coletivo é encontrada no inciso VII do Art. 4º do PNMU:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

Por fim, a PNMU especifica uma nova modalidade de transporte privado, que é o transporte remunerado privado individual. Esse serviço foi resultado de uma alteração legislativa na PNMU incluída pela Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que reconheceu e regulamentou o transporte realizado em veículos privados solicitados por aplicativos da internet (BRASIL, 2018). Essa alteração ficou conhecida como Lei do Uber, pois adveio da grande expansão do serviço da empresa pelo Brasil e das polemicas levantadas sobre a legalidade da atividade.

Após a alteração na PNMU, o Art.4º da norma passou a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

X - Transporte remunerado privado individual de passageiros: 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.

Diante disso, como foi apresentado, a PNMU considerou as diferentes necessidades dos milhares de municípios brasileiros bem como observou a evolução das tecnologias a serviço dos transportes para possibilitar uma variedade de modalidades de transportes que podem ser oferecidas para a população de cada localidade.

A legislação, portanto, privilegia os transportes públicos como modalidade mais eficaz para os deslocamentos nas cidades, mas não exclui o transporte privado dos planos de mobilidade urbana, pois conceitua e apresenta normas gerais para cada um deles para atender o interesse público.

2.4. Transporte Público Individual: Táxi.

Dos clássicos carros amarelos do Rio de Janeiro/RJ aos alaranjados de Curitiba/PR, os taxis estão presente nos deslocamentos diários de brasileiros, e visitantes, em mais de 4100 municípios do país, auxiliando os usuários em viagens até os supermercados, bancos, rodoviárias, aeroportos e no transporte de compras, por exemplo (IBGE, 2017). Esse importante serviço de interesse público, conforme análise da PNMU, é classificado como um transporte público individual de passageiros.

Essa classificação decorre da relevância do serviço ao cumprir as necessidades dos usuários e sua natureza pública advém da atribuição do poder público fiscalizar o transporte da população - que também está vinculado à materialização do próprio direito de ir e vir - e da utilização de bens públicos, ou mais especificadamente o mobiliário urbano, que são as vias públicas, estruturas de tráfego – viadutos, túneis, pontes – e de apoio como os pontos de taxi encontrados em praças, orlas, aeroportos e terminais.

Dessa forma, o serviço de taxi é aquele prestado para qualquer indivíduo em automóveis de até sete passageiros para deslocamentos urbanos, mediante retribuição aos prestadores devidamente autorizados, com outorga, pelo poder público municipal. Tal retribuição é aferida pelo aparelho taxímetro, que é um instrumento que utiliza o espaço percorrido e o tempo utilizado no deslocamento para calcular o valor pecuniário das corridas realizadas nesses veículos de aluguel (BELÉM, 2006; BRASIL, 2011; SÃO PAULO 1969).

Os automóveis são previamente inscritos nos órgãos de trânsito municipais competentes e estão sob responsabilidade de profissionais autônomos, denominados taxistas, ou de pessoas jurídicas com atividade econômica voltada ao transporte de passageiros, que possuem taxistas contratados. A legalidade desse serviço depende expressamente de autorização dos municípios e ocorre mediante a processo público, no qual todos os interessados podem participar (BELÉM, 2006; SÃO PAULO, 1969).

Diante disso, a prestação do serviço de interesse público e a utilização bens públicos originam o dever de adimplementos de tributos junto à administração pública, notadamente a municipal, pois é esta a responsável pelo cadastramento dos prestadores do serviço e implementação efetiva do serviço.

Com o propósito de homogeneizar a prestação do serviço, em caráter nacional, a União Federal, por meio da Lei nº 12.468/11, regulamenta a profissão de taxista e solidifica critérios gerais para os municípios editarem normas que implementem o serviço em cada localidade, observando as característica e necessidades locais.

Um ponto bastante relevante dessa legislação é a obrigatoriedade do uso do taxímetro nos taxis que prestem serviço em municípios com mais de 50 mil habitantes, aos que possuem menos a aferição dos valores das corridas fica sob responsabilidade do município. (BRASIL, 2011).

Com base nessa disposição, o uso do taxímetro deve ser obrigatório em pelo menos 608 municípios brasileiros, pois estes possuem mais de 50 mil habitantes, segundo dados do Censo 2010. Neste grupo estão todas as capitais e os municípios de médio porte, que superam os 100 mil habitantes. (BRASIL, 2011a; IBGE, 2010).

No entanto, é possível verificar que a Lei nº 12.468/11 não é cumprida em muitas cidades com até 150 mil habitantes o que desencadeia ações na justiça para obrigar os municípios a implementar o taxímetro, como ocorreu no Município de Cárceres/MT, de 90 mil habitantes, onde o Ministério Público Estadual ingressou com uma Ação Civil Pública (GOMES, 2018).

Infelizmente, essa falta de regulamentação prejudica a população desses municípios que não a editam, pois a ausência de aferição correta do valor das corridas não contempla o princípio da informação⁷, previsto no Direito do Consumidor, que

⁷ Art. 6º, III, da Lei no 8.078/90: “São direitos básicos do consumidor: [...] III – a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade e preço, bem como sobre os riscos que apresentem;” (BRASIL, 1990)

pressupõe o dever dos fornecedores de serviços a compartilhar todos os riscos, a quantidade, a qualidade e os preços decorrentes da atividade oferecida ao consumidor. A consequência dessa ausência é a abusividade contra o usuário, que paga a mais, o e desrespeito a transparência que deve ser empregada em qualquer contrato de consumo. (NUNES, 2018)

Diante disso, o táxi é uma modalidade de transporte público individual que presta um serviço de interesse público, outorgado pelo poder público municipal, que deve constantemente atuar para garantir um serviço eficiente aos usuários. O municípios, portanto, têm a responsabilidade de averiguar as condições do serviço e adequação às normas da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da própria Lei nº 12.468/11 com a finalidade de garantir a todo indivíduo o direito à mobilidade urbana eficiente, em conformidade com o mandamento previsto no inciso I, §10º do Art. 144, da Constituição Federal.

2.5. Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros: O transporte por demanda de aplicativo.

Com a chegada de novas tecnologias destinadas a auxiliar, inicialmente, apenas o transporte de passageiros nos grandes centros urbanos, empresas que utilizam aplicativos de dispositivos móveis para conectar passageiros e motoristas, iniciaram suas atividades no Brasil ainda no primeiro semestre de 2014, nas cidades do Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, pois ambas eram um grande mercado consumidor, reforçados com a Copa do Mundo realizada naquele ano. (UBER, 2020a)

A partir daquele ano, o serviço de transporte por demanda de aplicativos obteve grande aceitação pelos brasileiros bem como muita resistência por profissionais de outras modalidades tradicionais já existentes, como os taxista. Ações na justiça, protestos e até violência foram constantemente noticiados pela imprensa brasileira. A situação só ficou controlada com a inclusão desde serviço de mobilidade na Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2018.

Diante disso, era necessária uma conceituação legal para o serviço, com isso os entes políticos da República trabalharam para chagar a essa finalidade. Assim, o transporte remunerado privado individual é um serviço de transporte urbano prestado exclusivamente a usuários cadastrados em aplicativos desenvolvidos e mantidos pelas empresas de tecnologia, conhecidas como Operadoras de Tecnologia de

Transporte (OTT), em automóveis particulares ou motos. Não é, portanto, um serviço aberto ao público, uma vez há a necessidade do cadastro junto às prestadoras da comodidade. (BRASIL, 2018; SÃO PAULO, 2016; VITÓRIA; 2016)

Essas empresas – Uber, Cabify, 99, por exemplo – são responsáveis pela intermediação do usuário cadastrado que solicita o serviço e do motorista também credenciado com a empresa e que presta o serviço diretamente. A solicitação é feita através dos aplicativos de *smartphones* pelo usuário com o uso de tecnologias, como o sistema de posicionamento geográfico, o popular *GPS*, momento em que o motorista parceiro da OTT desloca-se até a localização do usuário e inicia o serviço, pois não é possível utilizar o transporte diretamente em via pública, já que o transporte individual que é aberto ao público fica reservados os taxis. (INSARDI, LIRENZO, 2019).

A retribuição pelo serviço prestado é notadamente realizada por meios digitais como cartões de crédito ou débito e uma prévia do valor do serviço e do tempo de espera já são informadas ao consumidor, haja vista que há variação em decorrência do tempo de deslocamento e da demanda no momento da solicitação, ou seja, o preço está sujeito ao valor de mercado, típico da lei da oferta e da procura. O usuário do serviço também pode avaliar o serviço prestado pelo motorista, como uma forma de manutenção da qualidade difundida pelas OTT's, bem como o motorista também avaliar o consumidor ao término da viagem.

A fiscalização dessa atividade é de competência dos municípios, por ser o transporte urbano definido pela Constituição Federal como interesse local, sem desprestigiar a competência da União em legislar normas gerais de transporte e trânsito (Art.22, XI, CRFB). Com essa atribuição os municípios regulamentaram normas para o funcionamento do serviço, bem como o cadastramento das empresas e puderam atribuir alguns requisitos para a prestação da comodidade, sem restringi-la ou proibi-la, como: estimativa de tempo de uso dos veículos, contratação de seguros em casos de acidentes por parte das OTT's, motoristas que possuam o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) regularizado e Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada e, até mesmo, ausência de antecedentes criminais. (BRASIL, 2018; SÃO PAULO, 2016; VITÓRIA; 2016)

Todo esse aparato tem o objetivo de garantir um serviço eficiente bem como contribuir com a manutenção do sistema viário das cidades, já que com regulamentação os municípios também constituíram uma nova receita advinda de

contribuições e tributos como o Imposto Sobre Serviços de qualquer natureza, ISS, que é de competência municipal (Art. 156, III, CRFB). O Município de Vitória, por exemplo, instituiu contribuição em 1% do valor de cada corrida realizada no município, o que, por consequência, reduz os custos do serviço e permite que mais usuários o utilizem. (INSARDI, LIRENZO, 2019; VITÓRIA, 2016; UBER, 2018).

O transporte remunerado privado individual, portanto, é uma nova modalidade de transporte urbano que complementa e auxilia nos deslocamentos pelas cidades de forma rápida e eficaz bem com na integração com outros modais de transporte já existentes. Foi desenvolvido por empresas de tecnologia e representa um avanço na maneira de acessar os transportes e no próprio direito à cidade, além de contribuir para a geração de empregos para quem precisa diretamente, os motoristas, e contribui como uma nova receita para os municípios que o regulamentam.

3. OS APPS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E A QUEBRA DO MONOPÓLIO DOS TAXISTAS.

3.1. Desenvolvimento tecnológico a serviço dos transportes.

A inovação tecnológica tem alterado a maneira como a sociedade produz e utiliza os bens e serviços advindos de processos de produção mais sofisticados. Esse desenvolvimento desencadeado pelo setor produtivo, com investimento e pesquisa, pode superar e tornar ultrapassados alguns bens ou aprimorar outros para que estes possam manter-se em concorrência com os novos produtos (OCDE, 2005). Setores como a produção multimídia em suportes físicos - como discos, a exibição de filmes em cinemas ou telefonemas convencionais são cada vez menos utilizados e cedem espaço, respectivamente, para serviços de *streaming* como Spotify, Netflix ou aplicativos de mensagens instantâneas e chamadas de voz como o WhatsApp (COSTER, 2019; FOLHA, 2020).

Essas inovações que substituíram ou aprimoraram produtos e serviços já consolidados tiveram um crescimento ainda maior com o desenvolvimento da telefonia móvel e da expansão dos serviços de internet ao redor do mundo. Com isso uma grande estrutura de apoio estava pronta para o mercado de aplicativos visando servir os populares smartphones, que por consequência, dispararam a produção de *softwares*, os quais possuem um reduzido custo de produção e grande flexibilidade para aprimoramento, produção e atualizações, pois são bens imateriais comercializados de maneira digital (HINO *et al.*, 2018).

Neste cenário de expansão, a variedade de aplicativos não ficou adstrita apenas aos serviços de entretenimento e comunicação, ou seja, os aplicativos assumiram um importante papel também na mobilidade urbana seja para auxiliar melhores caminhos, como o Waze ou Google Maps; encomendar alimentos, como o iFood, Uber Eats e notadamente o transporte de passageiros nos centros urbanos, como a Uber, 99 e Cabify (RE 1054110/SP).

Essa nova maneira de acessar um meio de transporte nas cidades brasileiras representa a transformação de contratos privados de transportes, tipicamente previstos no Art. 740 do Código Civil de 2002⁸, para o meio digital, isto é, para a

⁸ Art. 730. “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.” (BRASIL, 2002)

internet através dos dispositivos móveis. Esse ambiente virtual possui inclusive apoio pelo Marco Civil da Internet, no qual o desenvolvimento de aplicativos para o favorecimento do mercado digital e da economia possuem suporte em princípios como a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor, uma vez que estas inovações tecnológicas contribuem significativamente para a ampliação das ofertas e redução dos custos ao consumidor (ANDRIGHI, 2016; BRASIL, 2002, 2014).

Dessa forma, o ponto principal para o crescimento do mercado individual de transporte, tanto para táxis quanto para motoristas privados cadastrados nas OTT's, foi a rápida e eficiente produção de aplicativos de mobilidade, que visam facilitar a requisição de um veículo pelos difundidos smartphones, nos quais a grande facilidade de uso dos apps, atrelada aos preços competitivos dos prestadores de transporte individual de passageiros foi essencial para a própria popularização do serviço (ANDRIGHI, 2016; BINENBOJM, 2016).

3.2. Ampliação da oferta de transporte à população

A PNMU tem como escopo integrar os diferentes modos de transporte e favorecer o efetivo direito aos serviços prestados em um município, isto é, garantir o direito a cidade à toda população. Com esta ideia, a ampliação dos serviços de mobilidade nas cidades objetiva alcançar a maior quantidade de usuários possível ao fomentar a variedade de transporte no deslocamento diário das pessoas. (BRASIL, 2012)

Os transportes públicos coletivos, como um serviço público propriamente dito, são bastantes presentes nas cidades brasileiras, sendo o transporte por ônibus o mais frequente. No entanto, nem sempre a rede pública coletiva pode atender todas as diferentes demandas da população que precisa se deslocar diariamente, o que por consequência, deixa um nicho de mercado para serviços auxiliares como os táxis e os carros privados compartilhados, que contribuem muito para a integração a outros modos de transporte e na redução do modelo baseado na posse de veículos para um mercado de compartilhamento desses bens, além da redução de emissão de gases tóxicos, resultante da queima de combustíveis, para o meio ambiente (CASSEL, 2018, HINO *et al.*, 2018; IBGE, 2017)

Assim, com uma proposta diferente do transporte coletivo, os táxis experimentaram um crescimento na demanda do serviço no Brasil. Essa expansão

desencadeou a regulamentação do serviço para proteger os usuários, uma vez que era necessário aferir preço de cada corrida com um critério técnico através do aparelho taxímetro (DUSI, 2016).

Dessa forma, o serviço de táxi se consolidou no mercado, contribuindo para a mobilidade nos centros urbanos. Atualmente é comum verificar três modos de solicitar os táxis, quais sejam: os pontos de táxi ou *taxi rank*, que é o espaço destinado pelo poder público para os prestadores permanecem enquanto aguardam uma corrida; o segmento de rua ou *hailing*, que é o caso de solicitação direta pelo usuário em via pública e por fim o linha porta a porta ou *taxi-booking*, que é o serviço solicitado através de telefonemas ou de aplicativos que atendam também os taxistas. A frequência de uso de cada um desses mercados varia de município para município, pois a população, o tamanho territorial da área urbana do município e renda contribuem na demanda pelo serviço (BINENBOJM, 2016; OCDE, 2007).

No entanto, mesmo essas diferentes maneiras de acessar um táxi, o serviço ainda é considerado caro e não é utilizado com frequência por segmentos da população, como os jovens. Além disso, a falta de previsibilidade do preço ao final das corridas de táxi também contribui para o afastamento de potenciais usuários, o que reduz o mercado de transporte individual. Entretanto, isso tem mudado desde a chegada das Operadoras de Tecnologia de Transporte, pois estas fomentaram a adaptação dos taxistas às tecnologias e o aumento da oferta aos passageiros (HINO *et al.*, 2018).

Diante desses vícios, a disponibilidade do modelo de negócio prestado pelos motoristas de aplicativo obteve difusão em muitas cidades brasileiras, desde 2014, pois eles tiveram foco em um mercado consumidor composto por pessoas que não utilizava frequentemente os táxis. Os reduzidos custos da atividade de transporte por demanda de aplicativo, a facilidade do seu uso e a disponibilidade em regiões muitas vezes não servidas por táxi foram fundamentais para a expansão do serviço e na disponibilidade de mais uma opção de transporte. Com isso, só a empresa Uber, até 2019, realizou mais de 2,5 bilhões de viagens nas cidades brasileiras e se mostrou integrante e auxiliar na rede de transporte das grandes cidades, pois conecta passageiros de diferentes pontos à outros modais de transporte como pontos de

ônibus, terminais de ônibus de trânsito rápido⁹ e estações de trens e metrô (SANTOS, MAYER, MARQUES, 2019; SODRÉ, 2019; SODRÉ, 2019).

3.3. A conquista do mercado pela Uber

A Uber é uma empresa transnacional, fundada em 2009, na região de São Francisco, no estado da Califórnia, Estados Unidos, que ofereceu, primeiramente, um serviço de plataforma digital que conecta passageiros a motoristas através de aplicativos disponíveis na internet para o uso em dispositivos móveis, a fim de prestar o serviço de transporte. A plataforma, inicialmente, desejava oferecer um serviço conhecido no Brasil por *corona remunerada* e no exterior como *ridesharing*, no qual algum motorista colocava-se, previamente, disponível na plataforma para conectar-se com usuário, também cadastrado, que tinha interesse de realizar um deslocamento similar ao do motorista. Tal similaridade era identificada pelo sistema, observando proximidade dos pontos e avaliação tanto do motorista quanto do passageiro (BINENBOJM, 2016; CASSEL, 2018; UBER, 2020a).

No entanto, a empresa transformou-se e é aqui destacada por iniciar uma série de inovações e ferramentas bastante populares atualmente. Empresas de tecnologia como a Uber foram responsáveis pela implementação do modelo de negócio baseado na economia colaborativa, ou compartilhada, que não ficou adstrita apenas ao compartilhamento de carros, mas também bicicletas, ônibus e imóveis, ou seja, este modelo visa a difusão de bens privados a mais pessoas, intermediadas por essas empresas de tecnologia (CASSEL, 2018; DUSI, 2016).

Desse modo, retomando à área dos transportes, a proposta da Uber foi tão bem recebida em diversos países que a empresa alterou o foco de oferecer corridas baseadas em *corona remunerada* para viagens individuais sob demanda ou internacionalmente, as *ridesourcing*, nas quais os motoristas cadastrados nas plataformas digitais oferecem um caminho totalmente destinado ao cliente, ou seja, o usuário solicita uma corrida, é buscado no local determinado e conduzido até o endereço de interesse, onde o pagamento é realizado. (BINENBOJM, 2016).

Essa popularização de serviços de transporte por aplicativo também se deu pela praticidade e inovação apresentadas pelas empresas, além da própria

⁹ Do inglês: *Bus Rapid Transit*, BRT. Sistema integrado por ônibus, estações e terminais com corredores dedicados para a circulação exclusiva dos coletivos.

comodidade trazida pelo serviço. A Uber com o propósito de otimizar os preços das corridas desenvolveu uma política denominada precificação dinâmica, que consiste na variação do preço das corridas de acordo com a demanda em tempo real do serviço, ou seja, é um política baseada na quantidade de motorista disponíveis e de usuários solicitantes, basicamente um relação entre oferta e demanda. (SANTOS, MAYER, MARQUES, 2019)

Essa política já era bastante utilizada no mercado de passagens aéreas e hotelaria, mas diferente destas últimas, que apresentam um lapso temporal para os valores serem alterados, a precificação dinâmica é realizada instantaneamente em conjunto com o aparato tecnológico. Com posse dessas informações, o usuário pode concluir se o preço do serviço é proporcional e aceitável ou se é mais plausível utilizar outro meio de transporte naquele momento, uma vez que já saberá uma prévia do valor final da corrida. (SANTOS, MAYER, MARQUES, 2019; UBER, 2020b).

Assim, diante disso, empresas como a Uber cresceram por oferecer serviços de intermediação de transporte com destaque para: a) preço acessível; b) segurança, uma vez que há o compartilhamento de dados tanto do motorista quando do passageiro; c) rapidez no atendimento, tanto na chegada do veículo, quando no atendimento do suporte para cancelamento de viagens e estorno de valores nos cartões de crédito; d) conveniência, com o pagamento eficiente por meio digital – também pode ser pago em espécie, conforto, serviço de porta-a-porta¹⁰; além de complementar e facilitar o uso de outros modais de transporte. O resultado desse serviço, só para a Uber, foram mais de 22 milhões de usuários no Brasil, até final de 2019, e mais de 600 mil motoristas, o que demonstra a grande aceitação do serviço pelos brasileiros (BINENBOJM, 2016; CASSEL, 2018; UBER, 2020b).

Entretanto, embora os serviços das operadoras de tecnologia de transporte de tenham um alta recepção no mercado consumidor, é necessário destacar os efeitos dessa nova realidade no âmbito dos direitos trabalhistas. Os riscos do serviço não podem ser suportados apenas pelos prestadores de serviço, tão pouco a autonomia da vontade deve prevalecer sobre responsabilidade decorrentes, por exemplo, de acidentes com o motorista e com o passageiro. Caracterizar a relação entre prestadores e empresas de tecnologia, como a Uber, como relação de trabalho, tal

¹⁰ Serviço no qual o prestador, no caso de transporte de passageiros, buscar o usuário em local definido por este e o conduz até o local desejado.

como prevista no Art.3º da Consolidação da Leis Trabalhista¹¹, não está solidificado no ordenamento jurídico brasileiro, restando a análise dos casos concretos, a fim de verificar a existência ou não dos elementos que compõem a relação de trabalho, notadamente, a subordinação. (ANTUNES, 2020; AIRR/TST 1000123-89.2017.5.02.0038; OLIVEIRA, 2019)

Portanto, as empresas intermediadoras de transporte sob demanda apresentaram uma significativa apreciação no mercado brasileiro e contribuem para o deslocamentos nas cidades, muitas vezes em locais não atendidos completamente pelos serviços públicos de transporte, bem como para conduzir a população para atividades de lazer, diminuindo os custos do transporte e favorecendo a utilização dos recursos dessa economia em outros serviços disponíveis nas cidades, além do aumento de oferta de transporte para a população em geral. (BINENBOJM, 2016; CASSEL, 2018)

3.4.A resistência dos taxistas frente à concorrência

A Constituição Federal não determinou que a atividade de transporte individual é privativa dos prestadores de serviço de táxi, tampouco conferiu essa atividade à administração pública, a qual só possui a obrigação de fornecer os serviços de transporte coletivo público, conforme Art. 30, V, do mesmo diploma, sendo este o único que tem caráter essencial (BRASIL, 1988).

Entretanto, os prestadores de serviço de táxi apresentaram (e ainda apresentam) forte resistência em relação a entrada de empresas intermediadoras de transporte sob demanda, notadamente a Uber, no mercado de transporte individual, uma vez que o serviço de transporte individual de passageiros era, aparentemente, exclusivos dos taxistas, segmento econômico já consolidado e difundido em diversos centros urbanos do país (BINENBOJM, 2016; IBGE, 2017).

Com o crescimento da utilização das plataformas de intermediação de transporte, a pressão dos taxistas sobre a classe política para que esta atuasse na proibição dessa forma de transporte individual foi constante. Além disso, inúmeros protestos dos taxistas em diferentes cidades brasileiras, especialmente nas capitais, onde o novo serviço foi primeiramente disponibilizado, ocorreram frequentemente.

¹¹ Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. (BRASIL, 1945)

Entretanto, essa movimentação dos taxistas ultrapassou os limites da política e do protesto pacífico e chegou à violência contra os motoristas de aplicativo. Casos de agressões a motoristas de aplicativo foram frequentes, sendo a primeira ocorrência registrada em outubro de 2015 na cidade de São Paulo, quando um motorista foi sequestrado e agredido por taxistas (HINO *et al.*, 2018; SOUZA, 2015).

Em análise a esse conflito gerado entre o serviço tradicional de táxi e as inovações tecnológicas implementadas pelas operadoras de tecnologia de transporte, HINO *et al.* (2018) aponta um valoroso estudo sobre o comportamento do setor taxista em relação a quebra concentração do transporte individual de passageiros. Na referida pesquisa são destacadas três fases, quais sejam: a) descrença, o setor acredita que os serviços de transporte por demanda de aplicativos são efêmeros, isto é, é uma novidade, mas que se esgotará; b) proteção, nesse cenário há tentativa de conter o avanço do novo serviço com o uso da lei ou da força política, ao apontar o serviço como ilegal e, por fim, c) adequação, nesta fase a tentativa de tornar ilegal o serviço de aplicativos não se torna eficaz e, por consequência, fomenta que os serviços já consolidados, como o táxi, busquem se reinventar para acompanhar a concorrência.

Desse modo, na esfera da proteção, as tentativas de desfazer o crescimento do serviço de transporte individual privado foram muitas. Destacam-se a Lei Municipal de São Paulo/SP nº 16.279/2015¹² e Lei Municipal de Fortaleza/CE nº 10.553/2016¹³, uma vez que as duas representaram tentativas frustradas de tornar ilegal o serviço de transporte sob demanda de aplicativo, baseadas na suposta exclusividade, defendida pelos taxistas, conforme Art. 2º da Lei Federal nº 12.468/11¹⁴, que regulamenta a profissão de taxista (FORTALEZA, 2016, SÃO PAULO, 2015; SOUZA, 2016).

Segundo o entendimento fixado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em julgamento conjunto do Recurso Extraordinário (RE) nº 1054110/SP, Rel. Min. Luís Roberto Barroso e da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 449/DF, Rel. Min. Luís Fux, é inconstitucional a proibição, através de leis municipais, de serviços de transporte individual de passageiro por não atender aos preceitos da livre iniciativa, que é um fundamento da República previsto no inciso IV

¹² Declarada inconstitucional no julgamento do RE nº 1054110/SP (Dje 06/09/2019).

¹³ Julgada inconstitucional na procedência da ADPF nº 449/DF (Dje 02/09/2019).

¹⁴ 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. (BRASIL, 2011a).

do Art. 1º da CFRB; e livre concorrência, princípio da atividade econômica, previsto no inciso IV do Art. 170 da CRFB, além da incompatibilidade com o Art. 22, incisos I e XI, e parágrafo único; Art. 30, inciso V; Art. 32, §1º e Art. 173, todos da Constituição Federal. (RE 1054110/SP).

É necessário destacar que o fundamento da livre iniciativa ultrapassa o campo econômico, pois defende a própria liberdade de criatividade das pessoas e, dessa forma, proibir o desenvolvimento de inovações tecnológicas que contribuem consideravelmente para a defesa do consumidor não representa o objetivo do Estado Brasileiro. Além disso, o banimento de serviços como o Uber também é considerado infração contra a ordem econômica, segundo o Art. 36, I da Lei da Defesa da Concorrência¹⁵, que dispõem que “limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa”(BRASIL, 1988, 2011b; ANDRIGHI, 2016).

Ademais, é possível verificar na referida decisão do STF a presença do princípio da ponderação entre livre iniciativa e federalismo, pois é levantada se admissível a regulamentação de uma matéria de competência privativa da União, por municípios. Segundo o Ministro Edson Fachin, a existência de regulamentação pela União – como é o caso do transporte por aplicativos – não retira por completo a suplementação pelo ente político local, uma vez que este está mais próximo da realidade da localidade e poderá atuar para promover e aprimorar direitos já reconhecidos, pois ao passo que legislar sobre transporte é competência da União, o mesmo transporte, dentro dos limites do município, é interesse local, conforme Art. 30, inciso I e II da CRFB. (BRASIL, 1988; RE 1054110/SP).

O federalismo brasileiro, desse modo, não é só uma forma de governo, mas um meio pelo qual se descentraliza poder e possibilita que todos os entes políticos participem na realização de direitos fundamentais. Essa participação da localidade na regulamentação suplementar é aceitável porque contribui para o melhoramento da lei federal e, dessa forma, sua efetivação, desde que não aja contrariamente à norma federal, sob pena de inconstitucionalidade (BRASIL, 1988; RE 1054110/SP).

Diante disso, o impedimento de atividades lícitas desencadeadas pela criatividade das inovações tecnológicas não possuem respaldo no ordenamento jurídico pátrio, uma vez que o legislador brasileiro optou pela defesa de uma economia de mercado, típico do modelo capitalista, que favorece a adoção de novas práticas

¹⁵ Lei Federal nº 12.529/11.

econômicas que beneficiem, prioritariamente o consumidor, com informações claras do serviço, preço adequado e a possibilidade de escolher qual serviço deseja utilizar. (ANDRIGHI, 2016; BINENBOJM, 2016; SANTOS, MAYER, MARQUES, 2019; SODRÉ, 2019)

Dessa forma, percebe-se que a entrada de mais atores no mercado, não só contribui na concorrência, mas também na própria melhoria dos serviços consolidados, já que os táxis obtinham um monopólio de fato do mercado de transporte individual, que conseqüentemente gerava má prestação do serviço. Inexiste, portanto, motivo de ordem técnica e econômica¹⁶ que justifique a concessão, pelo Estado, exclusiva da prestação do transporte individual aos taxistas, diferentemente de outros setores da economia como a produção e distribuição de energia elétrica, que demanda vultuosos investimentos para seu pleno funcionamento. (BRASIL, 1995; BINENBOJM, 2016).

¹⁶ Dispõem o Art. 16. da Lei nº 8.987/95: “A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o art. 5º desta Lei.” (BRASIL, 1995).

4. O TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS EM PARAGOMINAS

O estudo e verificação dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na primeira seção, e a análise da chegada de novos atores no mercado de transporte individual, bem como da resposta do poder público e da aceitação dos usuários, na segunda seção, foram necessários para a elucidação das espécies de transporte urbano objetos da pesquisa.

Com isso, é possível uma visão ampla desses serviços nas municipalidades caracterizadas como centros sub-regionais, isto é, as cidades de médio porte, que possuem população variável de 85 mil a 120 mil habitantes e influência em outras cidades vizinhas, oferecendo uma melhor estrutura de serviços e circulação de bens, uma vez que essa caracterização não está adstrita apenas ao contingente populacional de cada município, pois aspectos econômicos também são considerados. É nessa estratificação, na hierarquia urbana brasileira¹⁷, que o município de Paragominas se encontra (IBGE, 2020).

Assim, esta última seção se dedicará a identificar o município de Paragominas e como ele está atuando na regulamentação dos transportes individuais em seu território, buscando normas (leis, decretos, portarias, instruções de caráter administrativo, por exemplo) que visem garantir legalidade ao serviço. Haverá também um contraponto entre Paragominas e outros municípios do Estado do Pará com a finalidade de averiguar a atuação desses entes políticos na área do transporte urbano.

O recorte de municípios considerou o recente estudo do IBGE, Regiões de influência das cidades, REGIC, publicado em 2020, que dispõem sobre indicadores e apresenta uma estratificação dos municípios, de acordo com o grau de influência e a população. Além disso, a expansão do serviço de transporte remunerado privado individual da empresa Uber para novos municípios no Pará, em 2020, também foi considerada. Dessa forma, no grupo de municípios caracterizados como centros sub-

¹⁷ Em estudo denominado Regiões de influência das cidades, REGIC, o IBGE apresenta uma estratificação dos municípios brasileiros de acordo com a influência que cada um exerce sobre as demais localidades. Foram elencados 5 níveis de classificação, quais sejam, a) Metrôpoles, subdividas em 3 subespécies, o maior exemplo é a cidade de São Paulo/SP, cidades como Rio de Janeiro/RJ, Salvador/BA, Belém/PA e Campinas/SP também fazem parte; b) Capitais regionais, cidades com alta concentração de atividades de gestão, no Pará é possível citar as cidades de Castanhal, Santarém e Marabá; c) Centro sub-regionais, cidades com uma média de 85 mil habitantes e que possuem um grande número de serviços, é o caso de Paragominas; d) Centro de Zona, cidades que exercem influência em reduzido número de localidades, baseada na proximidade entre elas, Bragança/PA é indicada como exemplo; e) Centro Locais, cidades que exercem influência restrita ao próprio limite territorial municipal. (IBGE, 2020).

regionais, serão incluídos na pesquisa, os municípios paraenses de Altamira, Tucuruí e com uma discussão mais avançada, o município de Parauapebas (IBGE, 2020; ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DA UBER, 2020).

Para uma melhor apreciação das características dos indicadores dos municípios e de suas respectivas localizações, seguem a Tabela 1 e a Ilustração 1:

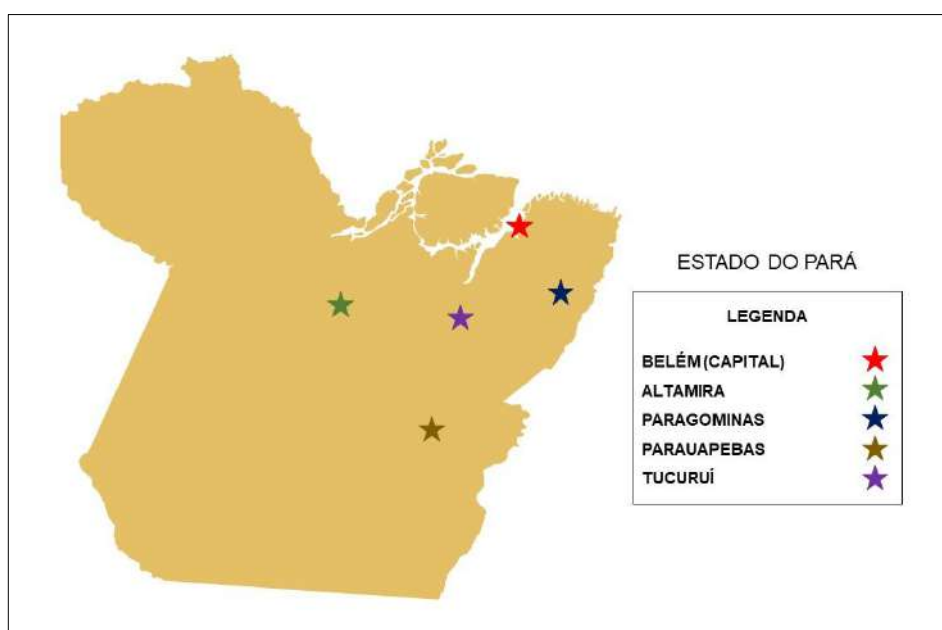
TABELA 1 – MUNICÍPIOS, POPULAÇÃO, PIB E ESTRATIFICAÇÃO NA HIERARQUIA URBANA

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO* (milhares)	PIB À PREÇOS CORRENTES** (milhares de reais)	PIB PER CAPITA** (milhares de reais)	HIERARQUIA URBANA
ALTAMIRA	114.594	R\$ 2.500.590,61	R\$ 22.439,90	Centro Sub- Regional A
PARAGOMINAS	113.145	R\$ 2.949.844,24	R\$ 26.810,43	Centro Sub- Regional B
PARAUAPEBAS	208.273	R\$ 18.431.904,40	R\$ 91.086,52	Centro Sub- Regional A
TUCURUÍ	113.659	R\$ 6.460.221,12	R\$ 58.455,08	Centro Sub- Regional B

Fonte: IBGE (2019, 2020).

Notas: População Estimada do Ano de 2019*
Produto Interno Bruto de 2017**

ILUSTRAÇÃO 1 – MAPA DA LOCALIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS EM ANÁLISE DO ESTADO DO PARÁ



Fonte: Elaboração do Autor.

Diante disso, a tabela e a ilustração têm o objetivo de apresentar os municípios estudados, bem como demonstrar algumas características importantes que ajudam a compreender a classificação daquelas municipalidades como centro sub-regionais, de escala A e B. Tais centros urbanos não compartilham apenas o tamanho populacional próximo, mas também apresentam importância econômica significativa para o Estado do Pará, nos âmbitos de produção de energia, com Tucuruí e Altamira; produção mineral, com Parauapebas e Paragominas, além desta última se destacar pela produção agrícola e pastoril (DIÁRIO DO PARÁ, 2011; IBGE, 2020; MONTEIRO, 2005).

4.1. Pará, Goiás e Minas – Bem-vindo à Paragominas

Fundada em janeiro de 1961, Paragominas é um município do estado do Pará, localizado na região sudeste paraense, distante 300 quilômetros da capital, Belém. Possui população estimada de 113 mil habitantes e corresponde ao 12º maior produto interno bruto, PIB, do Pará. Atualmente destaca-se pela produção agrícola, pecuarista e mineralógica, o que resultou em um dos melhores municípios para se investir no país, em 2019, pois houve a melhora de indicadores sociais atrelada à crescimento econômico (IBGE, 2019; URBAN SYSTEMS, 2019).

O município representa um exemplo da ruptura com o surgimento tradicional de outras localidades na Amazônia, uma vez que a maior parte dos municípios paraenses cresceram em decorrência da relação dos povos com os rios e com o extrativismo, comum até a transição do século XIX para o XX. De maneira contrária, Paragominas surgiu a partir da expansão da malha rodoviária do Brasil, que foi incentivada pelo governo de Juscelino Kubitschek, como um fruto da Rodovia Belém-Brasília, BR-010, a qual integrou a Amazônia ao restante do país. Tal integração provocou uma grande migração para a região, principalmente de mineiros e goianos, que contribuíram consideravelmente para a formação da cidade, tendo como consequência, a criação do termo “Paragominas”, formado pela contração do nome de três estados, Pará, Goiás e Minas Gerais (IBGE, 2019; MONTEIRO, 2005; PARAGOMINAS, [201-]).

Até a década de 2010, a cidade era apontada como uma das maiores desmatadoras na Amazônia e sua economia era predatória, pois era dependente da exploração de madeira. No entanto, a realidade do município mudou bastante nos

2007, com a alteração da base econômica e adoção de políticas destinadas a desenvolver a educação, saneamento e renda. A atividade mineral é presente nessa mudança, com jazidas de bauxita na região, além da reconhecida agricultura, notadamente na produção de soja, e no crescente rebanho bovino. Além disso, Paragominas já conta com um crescente parque industrial, com destaque para a produção de celulose, placas de madeira em MDF¹⁸ e móveis (AGÊNCIA PARÁ, 2017; PARAGOMINAS, [201-]; HYDRO, [201-]).

Com essa nova base econômica, que substituiu a exploração de madeira, Paragominas pôde experimentar desenvolvimento e é reconhecida como exemplo de transformação na região. A cidade que dependia de carvoarias e serralherias, agora sente o resultado de uma economia crescente, graças aos recursos governamentais e investimentos de empresas nacionais e transnacionais que chegaram à cidade, tornando-a um centro de circulação de bens e pessoas, as quais vêm a trabalho e em busca de serviços, como o de educação e de atendimentos médicos. Houve também investimentos em saneamento, a cidade já conta com um sistema de abastecimento de água bastante eficiente e já atua no tratamento de esgoto com uma autarquia municipal criada com esta finalidade (AGÊNCIA PARÁ, 2017; PARAGOMINAS, 2018; RIBEIRO, 2010).

Dessa forma, percebe-se que o município de Paragominas representa uma adoção correta de políticas públicas, que o transformaram de um poluidor ambiental à uma referência em preservação e boa utilização dos recursos públicos, uma vez que o município experimenta desenvolvimento econômico, isto é, a cidade não teve apenas crescimento de sua economia, houve aprimoramento da qualidade de vida local, beneficiando não só os munícipes, mas também moradores de outras localidades, os quais buscam Paragominas para suprir necessidades.

4.2. As normas sobre o transporte individual no Município de Paragominas

Após a breve ambientação ao município de Paragominas, realizado na seção secundária anterior, faz-se necessário analisar como esta entidade política atua na elaboração de normas – além de leis no sentido estrito – que regulamente o transporte individual, tal como previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

¹⁸ Do inglês: *Medium-Density Fiberboard*, MDF. A placa de fibra de média densidade é um conglomerado de madeira, utilizado em larga escala na produção de móveis.

Inicialmente, a Lei Orgânica de Paragominas, indica em seu Art. 12¹⁹ as competências a serem observada pelo município, inclusive os incisos V e XIII dispõem sobre a organização e a execução de serviços públicos de caráter local, como o transporte público individual – táxi, além de tratar da necessidade de regulamentar a utilização dos logradouros, determinar rotas e locais de partida de transportes coletivos e táxis fixando a tarifa destes serviços (PARAGOMINAS, 2002).

Tais disposições indicam que o legislador paragominense teve o intuito de tornar a operação e fiscalização dos serviços de transporte uma responsabilidade municipal, o que está em consonância com a PNMU, que determina, conforme Art. 18, inciso I, que os municípios possuem a atribuição de “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano” (BRASIL, 2016; PARAGOMINAS, 2002).

No entanto, mesmo com a Carta Municipal determinando a atuação do poder público na área de regulamentação dos transportes, Paragominas não atua de maneira eficaz na promoção das atividades de transportes individuais, tanto privado, quando público, mesmo este último sendo uma utilidade já consolidada nas cidades brasileiras. A primeira menção de táxi na legislação municipal foi em 1986, Lei nº 389/86, quando foi definido, para a época, o limite de 60 (sessenta) autorizações para interessados na atividade de táxi (PARAGOMINAS, 1986).

Após 22 anos, houve publicação de nova lei municipal, a Lei nº 677/08, que estabeleceu normas para a execução do atividades dos taxistas no município. No entanto, a referida lei não se aprofundou na regulamentação da atividade no âmbito local, pois não trouxe disposições sobre os critérios de acesso às autorizações do serviço público, uma vez que há necessidade de publicidade nesse processo, além de não considerar a vulnerabilidade dos usuários ao não fixar as tarifas de cada serviço prestado, conforme determinação da Lei Orgânica.

A Lei Municipal nº 677/08 restringe sua finalidade à padronização de cores dos veículos e símbolos que identifiquem o ponto de origem do táxi, bem como a

¹⁹ Art. 12 - Ao Município compete prover a tudo que respeite ao seu peculiar interesse e ao bem estar de sua população, cabendo-lhe, entre outras as seguintes atribuições:

[...] V – dispor sobre organização e a execução de serviços públicos locais;

[...] XIII – regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos, bem como os de estacionamento de táxis e demais veículos, conceder e permitir serviços de transportes coletivos e de táxis e fixar as respectivas tarifas, fixar e sinalizar os limites das zonas de silêncio, disciplinar os serviços de carga e descarga e a fixação de tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias e estradas municipais; (PARAGOMINAS, 2002).

cooperativa ou sindicato no qual o profissional está vinculado. Determina também que os veículos usados no sistema de táxi deverão ser submetidos à vistoria técnica e periódica anualmente realizada pelo órgão de trânsito, com o propósito de averiguar o estado físico do automóvel, um dos poucos critérios de análise de eficiência do serviço prestado (PARAGOMINAS, 2008)

A inércia do município em promover a regulamentação de parte do transporte urbano está em desacordo com a Lei Orgânica, com a PNMU, e com a Lei Federal nº 12.468/11, que trata da profissão de táxi no país e que deve ser seguida pelos municípios, na promoção dos serviços de interesse local. Essa ausência normativa e fiscalizatória pode incentivar a má prestação do serviço, já que não há a presença do estado agindo com o poder de polícia para verificar a eficiência do transporte individual e corrigir possíveis ilegalidades, pois é dever dele equacionar, proporcionalmente, um serviço prestado ao preço cobrado. A falta dessa proporção não privilegia os usuários, causando prejuízo financeiro e limitando o direito ao transporte, essencial para o acesso a outros direitos sociais, pois em um regime sem a precificação controlada, o preço da viagem tende a ser mais alto, já que está atrelado ao acaso de qual prestador estará disponível primeiro (RAGAZZO; RODRIGUES, 2013);

a) Regulamentação em Tucuruí

Em situação similar, o Município de Tucuruí, no sudeste paraense, embora possua uma legislação sobre o transporte público individual, Lei nº 2.510/83 (Anexo A), necessita de atualização normativa, uma vez que vige desde 1983 e, dessa forma, não atende completamente à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Entretanto, tal lei municipal dispõe sobre o processo de autorização de motoristas interessados, demarcação de pontos de parada para os veículos, bem como os tributos devidos ao fisco municipal. A principal desatualização normativa sobre transporte público individual em Tucuruí está na ausência de aferição das tarifas pelo taxímetro, uma vez que não há essa determinação na lei local (TUCURUÍ, 1986);

b) Regulamentação em Altamira

Com uma regulamentação mais avançada, o Município de Altamira, no sudoeste paraense, dispõe de uma legislação própria e extensa que regulamenta a

execução do serviço de transporte público individual em seu território. A Lei Municipal nº 1.996/08 é bastante adequada e já prevê que a atividade de transporte público individual é de interesse público, cuja será executada com a permissão do município. A lei positiva as condições gerais de execução do serviço, o procedimento administrativo para receber a permissão de atuação, os deveres dos permissionários e usuários, além da padronização dos veículos e determina as sanções pelo descumprimento da lei (ALTAMIRA, 2008).

Há também a indicação do uso do taxímetro, porém, por tal norma, era possível a utilização de tarifas diferenciadas, também determinadas pelo poder público, com base em estudos levantados pelo departamento de trânsito municipal²⁰. Entretanto, a definição de preços variados por tabela não possui mais validade jurídica, já que a lei municipal é de 2008 e a Lei Federal nº 12.468 sobreveio em 2011 e, nesta última, há determinação expressa do uso de taxímetros em municípios com mais de 50 mil habitantes, revogando tacitamente disposições em contrário no que diz respeito à aferição de tarifas. Altamira, em 2010, já tinha uma população de 99 mil habitantes, segundo o Censo 2010 (ALTAMIRA, 2008; BRASIL, 2011a; IBGE, 2010)

O não atendimento completo da Lei Federal nº 12.468/11 e da própria PNMU provocou o Ministério Público do Pará, em Altamira, a instaurar Inquérito Civil Público (Anexo B), em 2015, para apurar as irregularidades na prestação do serviço de táxi no município, como base na proteção ao consumidor. A medida ministerial adotada foi adequada e já houve a instalação, em 2019, dos taxímetros em parte dos veículos dos permissionários, após reuniões com os profissionais e o poder público, mas o procedimento legislativo para definir as tarifas ainda se encontra em trâmite (ALTAMIRA, 2019; MPPA, 2015; JORNAL LIBERAL, 2019);

c) Regulamentação em Parauapebas

Por seu turno, o Município de Parauapebas, no sudeste paraense, dispõe de uma legislação extensa, detalhada e ampla, que regulamenta e cria um sistema transporte urbano no município, isto é, trata tanto de transportes coletivos e de transportes individuais, criando uma política urbana local (PARAUAPEBAS, 2013). A

²⁰ Art. 3º - A exploração dos Serviços de Táxis com retribuição auferida por taxímetro ou por tarifas diferenciadas será gerenciada Departamento Municipal de Transporte e Trânsito – DEMUTRAN. (ALTAMIRA, 2013)

Lei Municipal nº 4.551, de 20 de dezembro de 2013, já em seu Art. 1º, faz referência à competência municipal para atuar na promoção do transporte, bem como às principais leis analisadas nesta pesquisa, quais sejam, a Lei Federal nº 12.468/11 e a PNMU. Vejamos:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o Sistema de Transporte Urbano no Município de Parauapebas, nas Modalidades Transporte Público Coletivo, Transporte Privado Coletivo, Transporte de Cargas, Condução Escolar, Táxi, Moto-Táxi e Moto-Frete, em cumprimento ao art. 30, Inciso V, da Constituição Federal de 1988, bem como o que dispõem os artigos 8º, 24, 135 a 139-A do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011 e Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012. (PARAUPEBAS, 2013)

Nota-se a intenção de ajustar a norma local aos parâmetros definidos nas normas de alcance nacional. Há também, inicialmente, um capítulo inteiro dedicado à conceituação de oitenta e oito termos largamente utilizados no transporte urbano, desde atos administrativos a itens de segurança nos veículos, os quais são importantes para dirimir qualquer dúvida à respeito desta política municipal, tanto para os prestadores de serviço, como para os usuários (PARAUPEBAS, 2013).

Em relação aos transportes públicos individuais, a lei municipal é direta e determina que a tarifa cobrada por viagem é, obrigatoriamente, definida pelo taxímetro²¹, que é anualmente verificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, Inmetro, acompanhado do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte, DMTT. A não utilização do taxímetro ou cobranças acima do definido pelo município é causa para multas e até cancelamento da licença para trabalhar no município, após processo administrativo, previsto na lei local (PARAUPEBAS, 2013).

As tarifas do serviço são definidas pelo poder público, com apoio de estudos para adequar o preço aos custos de operação, o que demonstra uma relação de equilíbrio econômico nas relações entre o usuário consumidor e o prestador de serviço. É também definido pelo poder público o valor das bandeiras, que é uma espécie de custo mínimo de cada viagem já incluída no taxímetro no início da viagem

²¹ Art. 305. Táxi é o automóvel de transporte individual, com capacidade máxima para 05 (cinco) pessoas, respeitando a capacidade definida no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV, sem percurso pré-determinado, funcionando sob regime de taxímetro (PARAUPEBAS, 2013).

de cada usuário, variável a depender do horário de solicitação da viagem ou de dias de feriado e finais de semana (PARAUPEBAS, 2013).

Por oportuno, é válido destacar que Município de Parauapebas é o único ente político entre os analisados nessa pesquisa que já discute a alteração da lei de transporte urbanos para incluir o transporte remunerado privado individual de passageiros, aqueles solicitados por aplicativo, uma vez que o município além de agir com o poder de polícia sobre essa nova modalidade de transporte, já que este utiliza-se dos logradouros públicos em seu oferecimento, poderá angariar uma nova receita, advinda desse novo serviço, como permitido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Empresas como a Uber já disponibilizaram seus serviços à população da cidade desde 2017 (BRASIL, 2012; PARAUPEBAS, 2013, 2019; UBER, 2017).

Verifica-se, dessa forma, que há uma variação no alcance de regulamentação de cada município estudado, para uma visualização da situação de cada localidade vejamos o Quadro 1:

QUADRO 1 - REGULAMENTAÇÃO DE TRANSPORTES INDIVIDUAIS EM MUNICÍPIOS PARAENSES.

MUNICÍPIO	PARAGOMINAS	TUCURUI	ALTAMIRA	PARAUPEBAS
Instrumento Normativo encontrado	Lei Municipal nº 677/02	Lei Municipal nº 2.510/83	Lei Municipal nº 1.996/08	Lei Municipal nº 4.551/13
Regulamenta a concessão de licenças?	Prejudicado	Favorável	Favorável	Favorável
Há padronização do serviço e dos veículos?	Favorável	Favorável	Favorável	Favorável
Possui órgão de trânsito competente?	Favorável	Favorável	Favorável	Favorável
Há tarifas determinadas pelas poder público?	Prejudicado	Prejudicado	Em Processo Legislativo	Favorável
Determina o uso do taxímetro para aferição de tarifa?	Prejudicado	Prejudicado	Favorável, mas a lei também previa o uso de tabela tarifária.	Favorável
Determina sanções administrativas?	Prejudicado	Favorável	Favorável	Favorável
Debate a regulamentação do transporte por apps?	Prejudicado	Prejudicado	Prejudicado	Favorável

Fonte: ALTAMIRA, 2008, 2019; MPPA, 2015; PARAGOMINAS, 2008; PARAUPEBAS, 2013, 2019; TUCURUI, 1983.

Diante disso, percebe-se o Município de Paragominas se mantém omissos sobre a regulamentação efetiva dos transportes individuais em seu território, tanto os de natureza pública quanto privados. Na comparação com os demais municípios elencados, Paragominas apresenta a regulamentação mais ineficiente e pouco abrangente, pois Tucuruí embotou tenha uma lei mais antiga, esta já prevê detalhes da concessão do serviço de táxis; Altamira está avançando no processo legislativo apenas para adequar uma lei já existente e bastante completa e, por fim, Parauapebas dispõe de uma lei bastante adequada e que vem se adaptando com as mudanças na oferta e desenvolvimento do transporte urbano e já debate a atualização para incluir na lei municipal os transportes individuais por demanda de aplicativo (ALTAMIRA, 2008, 2019; MPPA, 2015; PARAGOMINAS, 2008; PARAUAPEBAS, 2013, 2019; TUCURUÍ, 1983.).

4.3. Repercussões da inobservância da Lei Federal nº 12.468/11 e da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a abusividade contra o consumidor usuário.

Conforme verificado na subseção anterior, a ausência de regulamentação efetiva que promova uma política de transporte individual no Município de Paragominas gera um desequilíbrio na relação entre os consumidores usuários e os prestadores de serviço, especificadamente os taxistas. Pois o preço pago por cada viagem não é auferido de acordo com o tempo e distância percorrido pelo veículo, a contraprestação pecuniária pelo serviço não é definida pelo poder público tão pouco é calculada pelo aparelho taxímetro, essencial para a aferição do preço justo pela viagem, e obrigatório em municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes – Paragominas já ultrapassa dos 113.000 (cento e treze mil) habitantes – conforme Art. 8º da Lei Federal nº 12.468/11²² (BRASIL, 1990, 2011a; DPPA, 2020; IBGE, 2019).

A inobservância da legislação citada, pelo Município de Paragominas, repercute em descontentamento da população, e visitantes, que precisam utilizar os táxis na cidade para várias atividades, como retorno de compras, deslocamento até o terminal rodoviário e até mesmo questões de saúde, em virtude da ausência de

²² Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor. (BRASIL, 2011a)

determinação das tarifas pelo poder público municipal e inexistência de taxímetro nos veículos, pois preço cobrado por cada viagem é fixo, independentemente da distância percorrida, tal preço, em 2020, é de R\$ 25,00 (vinte e cinco reais), para qualquer viagem da cidade. Não há, dessa forma, critério conhecido que determinou e justificou esse montante (DPPA, 2020).

Esse descontentamento da população repercutiu na Defensoria Pública do Estado Pará, em Paragominas, que recebeu a reclamação de assistidos (Anexo C) que se sentiam lesados ao ter que desembolsar um valor fixo para pagar, muitas vezes, uma viagem curta, que não corresponde com o custo da operação. Com essas informações e verificada a irregularidade cometida pelos prestadores e pelo Município, a Defensoria buscou construir pacificamente uma solução para o problema, com o poder público e os trabalhadores, ainda em 2018, sem sucesso. (DPPA, 2018, 2019a, 2019b).

Por oportuno, destaca-se que após uma primeira reunião, a classe de trabalhadores do serviço de táxi, procurou a Câmara Municipal de Paragominas para solicitar que o Município não regulamentasse o transporte público individual (Anexo D), um pedido claramente contrário à um princípio basilar da administração pública, que é o princípio da legalidade, previsto no Art. 37, da CRFB, no qual a administração tem o dever de agir conforme a lei, em sentido amplo, e com que esta permite. Não atender às normas constitucionais e infralegais já torna a conduta ilegal e agir intencionalmente para não regulamentar disposição de mandamento federal apenas agrava o posicionamento do Município (BRASIL, 1988; CARVALHO, 2015; DPPA, 2018, 2019a, 2019b).

Para uma compreensão das reclamações apuradas pela Defensoria Pública, que indicaram a ausência de equilíbrio na relação do usuário consumidor e a contraprestação pelo uso do serviço de táxi, bem como a falta de acesso às informações de preço, que é direito básico, previsto no Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 1990), vejamos um quadro comparativo, Quadro 2, entre os valores cobrados por viagem no serviço de táxi e no serviço de transporte por demanda de aplicativo em Paragominas, analisando um descolamento conhecido pelos munícipes, qual seja, do Terminal Rodoviário à Praça Célio Miranda, no centro da cidade:

QUADRO 2 – COMPARATIVO ENTRE PREÇOS DE DESLOCAMENTO NO APLICATIVO UBER E NO SERVIÇO DE TÁXI EM PARAGOMINAS.

ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE PARAGOMINAS			
LOCAL DE ORIGEM (A)	Terminal Rodoviário (A)	LOCAL DE DESTINO (B)	Praça Célio Miranda (B)
DISTÂNCIA A – B	2,7 KM		
MODAL DE TRANSPORTE	TÁXI		UBER*
TARIFA	R\$ 25,00 por viagem		R\$ 0,75 Custo fixo R\$ 5,95 Preço mínimo R\$ 0,14 Taxa por minuto R\$ 1,26 KM rodado
PREÇO TOTAL DE VIAGEM A – B**	R\$ 25,00		R\$ 8,57
MÉDIA ARITMÉTICA PREÇO/KM	R\$ 9,25 por KM		R\$ 3,17 por KM
RESULTADO	Para o deslocamento do ponto A ao ponto B, nessas circunstâncias, o preço do KM rodado no táxi é pelo menos 2,9 vezes maior que o praticado pelo aplicativo UBER.		

Fonte: DPPA, 2018, 2020; GOOGLE MAPS, 2020; UBER; [2020c].

Nota: Composição do preço foi consultada no site da Uber com dados referentes à Paragominas*;

Nota: Cotação de viagem realizada no dia 12 de agosto de 2020 no aplicativo da Uber**.

Nota-se que, diante disso, os valores cobrados pelo serviço de táxi não possuem parâmetro que justifique o valor de cada viagem, diferentemente dos valores cobrados pela Uber, pois esta apresenta a composição do valor previsto da viagem e, ao final, encaminha o recibo definitivo aos usuários, via internet (UBER, 2020c).

Mesmo com a indicação de irregularidades pela Defensoria Pública, o Município de Paragominas permaneceu omissivo sobre a regulamentação do serviço de táxi em seu território e após as tentativas frustradas de solução do embarço, não houve alternativa senão demandar em desfavor do Município na justiça. Em outubro de 2019, foi ajuizada uma Ação Civil Pública (Processo nº 0801843-

82.2020.8.14.0039/TJPA) na qual é requerida a condenação do Município (Anexo E) a regulamentar a Lei Federal nº 12.468/11, com a finalidade de se alcançar um serviço adequado e justo na cidade, dada a omissão do ente na matéria. Em contestação, já em 2020 (Anexo F) e afetado também pela pandemia do coronavírus, o Município reconhece a ausência de normas que regule o serviço de transporte público individual, restringindo-se a debater o procedimento adotado pela Defensoria Pública. (DPPA, 2019b; PARAGOMINAS, 2020)

Ressalta-se que a via procedimental que se dará a regulamentação do transporte individual em Paragominas não é a causa do descontentamento de munícipes que se encontram vulneráveis com o problema, mas sim o longo período de omissão do poder público, que resulta em dano patrimonial, já que a cobrança não tem respaldo e parâmetros, obrigando o usuário a pagar a tarifa definida pelo prestador de serviço, sem ter alternativa. (DPPA, 2018, 2019a, 2020b).

Porém, com a chegada de novas modalidades de transporte no município, que não dependem de autorização do poder público, como o Uber, em fevereiro de 2020, mesmo dia da disponibilização em Tucuruí e Altamira, há uma mitigação desse monopólio de fato que existia em Paragominas. A concorrência, neste caso, contribui para a economia dos usuários e fomenta que os profissionais já consolidados se adequem a uma realidade construída pelas inovações tecnológicas, as quais são asseguradas pelo legislador brasileiro, quando optou pela economia de mercado presente no país.

Assim, é necessário que o Município de Paragominas atue efetivamente na regulamentação do transporte urbano em seu território para promover uma política de mobilidade no âmbito municipal, tal qual Parauapebas tem feito. A criação de uma norma que se adeque a Política Nacional de Mobilidade Urbana prestigiará o direito ao transporte, previsto no Art. 6º da CRFB, tornando equilibrada a relação entre prestadores e consumidores, moradores ou visitantes de Paragominas (BRASIL, 1988, PARAUAPEBAS, 2013).

Essa regulamentação deverá indicar toda a execução dos transportes públicos individuais, mas também pode incluir as normas para os transportes por aplicativo, que é tratado como possibilidade pela PNMU, mas tal atividade, segundo a lei federal e jurisprudência do STF, não pode ser proibida. Tratar com legalidade atividades úteis à população não trará só benefícios diretos a ela, o município inteiro tende a ganhar, pois com um transporte à preço acessível e justo, as pessoas terão a oportunidade de

gastar menos recursos, com esse direito meio que é o transporte, e poderão reverter o mesmo para atividades de lazer, como idas à restaurantes, parques, lojas, um retorno de um supermercado, por exemplo, fatos que geram consumo e, conseqüentemente, receita pública para o município, advinda dos tributos municipais, elencados no Código Tributário Nacional, como o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, ISSQN, onde esses serviços de transporte estão incluídos e as atividades fomentadas por eles (BRASIL 1995, 1997; BINENBOJM, 2016; RE 1054110/SP).

Assim, é primordial que o Município de Paragominas atenda um potencial mercado reprimido, pois há uma grande circulação de pessoas na cidade, tanto moradores que se deslocam para suprir necessidades, dentre eles muitos jovens que são um público importante para os aplicativos de mobilidade, pois há três universidades públicas presentes no município, fora as privadas; bem como de profissionais também vêm à cidade, seja para assuntos jurídicos, negócios no setor agrícola e industrial, por exemplo, visto que esses potenciais usuários não possuem muitas vezes um transporte próprio disponível para utilizar e assim buscam o transporte urbano, público ou privado.

Portanto, ter o direito ao transporte efetivado não pode ser exclusividade da população das grandes metrópoles brasileiras, o debate da política de transporte deve ser fomentado em municípios médios que já enfrentam, em menor grau, os desafios das grandes cidades, já que a continua omissão do poder público pode afetar o exercício de direitos fundamentais, cuja abrangência ultrapassa o direito ao transporte.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A definição de direito ao transporte como direito social, realizada em 2015, pela Emenda Constitucional nº 90 provocou muito debates sobre o tema, principalmente nas grandes cidades brasileiras. No entanto, como direito previsto na Constituição da República, esse direito não se restringe apenas às grandes concentrações populacionais, mas também deve ser discutida nos municípios médios, haja vista que o transporte não deve ser menos eficiente nesses lugares, o que poderia gerar irregularidades, por isso era necessário analisar como o Município de Paragominas regulamenta os transportes individuais, sejam eles públicos ou privados, em seu território, dada a constante disputa concorrência entre trabalhadores tradicionais – taxistas – e os novos atores – motoristas de aplicativo e a reclamação pertinente dos moradores da cidades em relação às tarifas praticadas no município.

Diante disso, a pesquisa teve como objetivo principal verificar como o Município de Paragominas atua na regulamentação dos serviços de transporte público individual transporte remunerado privado individual de passageiros (aplicativos de mobilidade), isto é, averiguar qual a abrangência das normas municipais sobre parcelas do transporte urbano. Assim, ao final da pesquisa foi possível identificar que o Município de Paragominas tem uma postura ineficiente no que tange a regulamentação dos transportes individuais, sendo o ente político que menos legislou sobre o a temática em comparação com os outros municípios citados na pesquisa.

Por oportuno, destaca-se que também foi possível alcançar os objetivos específicos da pesquisa. Primeiramente, a análise dos motivos que levaram o direito ao transporte como direito social foi alcançada, em conjunto com a elucidação dos diferentes modais de transporte urbana elencados pelo legislador federal. Assim a análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana, isto é a Lei nº 12.587/12, e Lei Federal nº 12.468/11 restou alcançada com o exame dos conceitos legais e acadêmicos, além da exemplificação das espécies de transporte urbano.

Foi igualmente alcançado o objetivo de elucidar as aplicações e limites do transporte público individual (táxi) e transporte remunerado privado individual de passageiros (transporte por aplicativo) bem como suas repercussões no direito de transporte, pois verificou-se que estes serviços possuem naturezas jurídicas distintas e características específicas de cada um deles. Também foi constatado que o legislador brasileiro optou pela primazia da livre iniciativa e, dessa forma, a introdução

de inovações tecnológicas, como os aplicativos da Uber, Cabify e 99, contribuem com a mobilidade urbana e preservam os recursos financeiros de milhares de usuários.

Finalmente, a pesquisa inclinou-se para a apreciação da prestação dos serviços de transporte individual no Município de Paragominas e, conseqüentemente, seu funcionamento para subsidiar o objetivo principal deste estudo, dessa forma, o terceiro objetivo também foi concretizado.

Com base nesses resultados, advindos do estudo e aplicação da PNMU e da comparação com outros municípios similares à Paragominas, foi possível considerar que a hipótese de omissão normativa, no que tange os transportes individuais, nesta municipalidade é verdadeira, constatada na terceira seção, aliás, tal omissão só destaca os prejuízos que os usuários do transporte público individual enfrentam.

Isso também responde à pergunta inicial da pesquisa, qual seja, se há violação de direitos constitucionalmente reconhecidos dada a atuação do Município na regulamentação dos transportes individuais em seu território. Assim, depreende-se que a omissão normativa de Paragominas viola primeiramente o pleno direito ao transporte, já que parte da PNMU não é atendida pelo poder público municipal, a consequência disso é o agravamento da situação de vulnerabilidade do usuário consumidor do serviço de transporte individual público, já que a contraprestação pecuniária pela atividade não é tarifada pelo poder público, o que gera lesão patrimonial e, por consequência, dificulta o acesso à outros direitos da população.

Tal resposta foi alcançada com o uso da metodologia dedutiva, pois buscou-se verificar a aplicabilidade de normas de âmbito nacional no contexto local de Paragominas. Ademais, o exame bibliográfico e documental foi essencial para compreender as finalidades da PNMU e como esta norma pode ser utilizada pelos municípios, já que estes são os responsáveis pela execução de uma política de transporte urbano.

Assim, a pesquisa bibliográfica foi realizada com o estudo de variadas áreas do conhecimento, como artigos de turismo, engenharia e tecnologia, economia e, notadamente, artigos das ciências jurídicas. A pesquisa documental deve destaque com o IBGE, que possibilitou importantíssimos dados sociais, além da OCDE. É necessário também destacar a contribuição das leis de algumas municipalidades, como São Paulo/SP, Vitória/ES, Belém/PA, Parauapebas/PA, Altamira/PA, que possuem um vasto trabalho legislativo. Estas observações possibilitam uma

abordagem teórica que se pautou na análise da eficácia jurídica da norma federal de acordo com as ações e omissões do ente político analisado.

Ressalta-se que as maiores limitações da pesquisa de deram pela impossibilidade de um contato maior com a opinião, perspectiva e anseios da população paragominense, em virtude da necessidade do distanciamento social decorrente da pandemia de COVID-19.

Outro ponto relevante a ser frisado é a concentração de estudos de mobilidade apenas nos grandes centros do país, o que desprestigia centenas de municípios de médio porte que também precisa debater políticas para o transporte urbano e o efetivo acesso à cidade, pois é necessário saber quais os motivos e circunstâncias que as populações dessas localidades precisam do transporte urbano. Com isso será possível a elaboração de medidas que mantenham o equilíbrio entre os prestadores e usuários.

A pesquisa, portanto, esclareceu diferentes aspectos e, simultaneamente, trouxe novos questionamentos bem como abriu possíveis temáticas de pesquisa. Por isso, seguem algumas recomendações a respeito dos possíveis caminhos a serem seguidos a partir deste projeto, quais sejam: a) Realizar um estudo mais amplo comparando cidades de diferentes regiões brasileiras, com a finalidade de verificar o impacto do grau de desenvolvimento social na qualidade dos serviços de transporte; b) identificar os motivos que levam muitos usuários a preferirem o transporte por demanda de aplicativo; c) realizar uma análise dos interesses dos usuários e objetivo da escolha ou recusa dos transportes individuais nas cidades de médio porte; d) promover uma correlação com o ganho tributário que os municípios podem adquirir com a chegada de aplicativos de mobilidade e, por fim, e) compreender a influência da situação econômica do país no crescimento rápido do mercado de transporte individual.

REFERÊNCIAS

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **ANTT publica resolução para transporte internacional**. Brasília: ANTT, 2017. Disponível em: http://www.antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2017/08/ANTT_publica_resolucao_para_transporte_internacional_.html. Acessado em 29 de maio de 2020.

AGÊNCIA PARÁ. Paragominas chega aos 52 anos como modelo de sustentabilidade. Belém, 23 jan. 2017. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/3046/> Acessado em 01 de agosto de 2020

ALTAMIRA. Câmara Municipal de Altamira. Ata nº 005 - Sessão Ordinária de 03 de setembro de 2019. **Atas de sessões ordinárias de 2019**. Altamira, 03 set. 2019. Disponível em: <https://www.altamira.pa.leg.br/processo-legislativo/atas-das-sessoes/atas-das-sessoes-ordinaria-do-ano-2019/setembro-2019/ata-05-ordinaria-03-09.19/view>. Acessado em 09 de agosto de 2020.

_____. Lei nº 1996, de 20 de junho de 2008. Institui o Regulamento do Serviço de Táxis do Município de Altamira/Pará, em consonância com o Código Nacional de Trânsito, e dá outras providências. **Câmara Municipal de Altamira**. Disponível em: <https://www.altamira.pa.leg.br/leis/legislacao-municipal/leis-municipais/leis-2008/lei-no-1-996-regulamenta-servico-de-taxis/view>. Acessado em 01 de agosto de 2020.

ANDRIGHI, Fátima Nancy. **UBER: A REGULAÇÃO DE APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO DE CONTRATO DE TRANSPORTE**. Revista de Direito Administrativo, v. 271, p. 409-416, 2016. Disponível em <http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%20%20-%20Cidades%20Inovadoras%20e%20%20Inteligentes/Paper800.pdf>. Acessado em 20 jan 2020.

ANTUNES, Ricardo. E agora, José? O desafio agora não pode ser outro: reinventar um modo de vida. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 20 maio. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniaio/2020/05/e-agora-jose.shtml?origin=folha> Acessado em 20 de julho de 2020.

ANUÁRIO DO PARÁ: 2011-2012. Belém: Diário do Pará, v. 2, n. 2., 2011.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO. Prefeitura de Paragominas inaugura novo sistema de esgotamento sanitário. **Prefeitura de Paragominas**. Paragominas, 05 out. 2018. Disponível em: <https://paragominas.pa.gov.br/prefeitura-de-paragominas-inaugura-novo-sistema-de-esgotamento-sanitario/>. Acessado em 02 de agosto de 2020.

_____. História. **Prefeitura de Paragominas**. [201-]. Disponível em: <https://paragominas.pa.gov.br/o-municipio/historia/#> Acessado em 02 de agosto de 2020.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DA UBER. Uber começa a operar em mais 4 cidades do Pará: Usuários de Paragominas, Tucuruí, Altamira e Cametá poderão

usar o serviço a partir do dia 19. Belém, 14 fev. 2020. Disponível em: <<https://belem.com.br/noticia/1765/uber-comeca-a-operar-em-mais-4-cidades-do-para>> Acessado em 15 de maio de 2020.

BELÉM. Lei Nº 8537, de 22 de junho 2006. Estabelece normas para a execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel a taxímetro, e dá outras providências. **Câmara Municipal de Belém**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2006/853/8537/lei-ordinaria-n-8537-2006-estabelece-normas-para-a-execucao-de-servicos-de-transporte-individual-de-passageiros-em-veiculos-de-aluguel-a-taximetro-e-da-outras-providencias>. Acessado em 29 de maio de 2020.

BRANCO, PAULO GUSTAVO GONET; MENDES, GILMAR FERREIRA. **Curso de Direito Constitucional**. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988

_____. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acessado em: 05 agosto de 2020.

_____. Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7783.HTM. Acessado em: 19 maio de 2020.

_____. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078compilado.htm. Acessado em: 19 de maio de 2020.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>. Acessado em: 05 jul. 2020.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acessado em: 18 maio de 2020.

_____. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm>. Acessado em: 28 de junho de 2020.

_____. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm . Acessado em: 19 jan. 2020.

_____. Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011a. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm. Acessado em: 19 jan. 2020.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acessado em: 19 jan. 2020.

_____. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm#art2. Acessado em: 19 jan. 2020.

_____. Lei nº 15.529, de 30 de novembro de 2011b. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>. Acessado em: 05 jul. 2020.

_____. Ministério da Infraestrutura. **Assinado convênio entre ANTT e consórcio intermunicipal para transporte semiurbano entre as cidades Timon (MA) e Teresina (PI)**. Brasília, 2016. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/ultimas-noticias/3553-assinado-convênio-entre-antt-e-consórcio-intermunicipal-para-transporte-semiurbano-entre-as-cidades-timon-ma-e-teresina-pi.html>. Acessado em 29 de maio de 2020.

_____. Supremo Tribunal Federal (Plenário). Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449/DF. Direito constitucional, administrativo e regulatório. Proibição do livre exercício da atividade de transporte individual de passageiros. Inconstitucionalidade. Estatuto constitucional das liberdades. Princípios constitucionais da livre iniciativa e do valor social do trabalho, da liberdade profissional, da livre, da defesa do consumidor e da busca pelo pleno emprego. Impossibilidade de estabelecimento de restrições de entrada em mercados. ADPF julgada procedente. Requerente: Partido Social Liberal. Interessados: Câmara Municipal e Prefeitura Municipal de Fortaleza. Relator: Min. Luís Fux, 02 de agosto de 2019. **Diário de Justiça Eletrônico** 02 ago.2019. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>>. Acessado em 01 de julho de 2020.

_____. Tribunal Superior do Trabalho (5ª Turma). Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.02.0038. Acórdão publicado na

vigência da lei nº 13.015/2014. Vínculo de emprego. Motorista. Uber. Ausência de subordinação. Transcendência jurídica reconhecida. AIRR julgado procedente. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Min. Breno Medeiros, 05 de fevereiro de 2019. **Diário de Justiça Eletrônico** 05 fev. 2020. Disponível em: <<https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/161644fb9673d0afe87b0e522a470272>>. Acessado em 01 de agosto de 2020.

BINENBOJM, Gustavo. **Novas tecnologias e mutações regulatórias nos transportes públicos municipais de passageiros**: um estudo a partir do caso Uber. Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 4, p. 1690-1706, 2016. Disponível em: <https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26051/19157>. Acessado em: 23 jan 2020

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de Transporte Coletivo Urbano**. Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, Brasília: Câmara dos Deputados, 2006. Disponível em: <<https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/1720>>. Acessado em: 10 de julho de 2020.

CARVALHO, Matheus. **Manual de Direito Administrativo**. 2.ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2015.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JUNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. **O direito ao transporte como direito fundamental social**. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, Brasília, v. 2, n. 1, p. 196-216, jan./jun., 2016.

COUTO, Reinaldo. **Curso de direito administrativo**. 2. ed. São Paulo: SARAIVA, 2015.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. **A Companhia**. São Paulo. CPTM, 2015-2020. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/a-companhia.aspx>. Acessado em 28 de maio de 2020.

COSTER, Helen. Crescimento de assinantes da Netflix supera estimativas antes de lançamento de rivais. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 17 out. 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/10/crescimento-de-assinantes-da-netflix-supera-estimativas-antes-de-lancamento-de-rivais.shtml>> Acessado em 29 de maio de 2020.

DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ. Ação civil pública para cumprimento de obrigação de fazer e concessão de tutela provisória de urgência. **Defensoria Pública de Paragominas**: DPPA, Paragominas, 15 out. 2019a.

_____. Ofício nº. 122/2019-DP-PGM. **Defensoria Pública de Paragominas**: DPPA, Paragominas, 15 mar. 2019b.

_____. Ofício nº. 239/2018-DP-PGM. **Defensoria Pública de Paragominas**: DPPA, Paragominas, 05 ago. 2018.

Di PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 30.ed. Rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro, Forense, 2017.

DUSI, Luiza de Alencar. **O uso de aplicativos para smartphone no transporte individual: 99Taxis e Uber**. 2016, 104 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia Civil) – Faculdade de Tecnologia: Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 08 jul. 2016. Disponível em: <<https://bdm.unb.br/handle/10483/17041>>. Acessado em: 28 de jun. 2020.

FANINI, Valter; VACCARI, Lorreine Santos. **Mobilidade urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar, Curitiba: CREA-PR, 2016. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>. Acessado em: 22 de maio de 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. WhatsApp atinge 2 bilhões de usuários: Rede social tinha 500 milhões de usuários em 2014, quando o Facebook a comprou por US\$ 19 bilhões. São Paulo, 17 fev. 2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/02/whatsapp-atinge-2-bilhoes-de-usuarios.shtml>> Acessado em 29 de maio de 2020.

FORTALEZA. Lei nº 10.553, de 23 de dezembro de 2016. Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de Fortaleza, e dá outras providências. **Prefeitura Municipal de Fortaleza**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=335192>>. Acessado em 08 de julho de 2020.

GOMES, Cristina. **MPE propõe ação e requer regulamentação de taxímetro**. Ministério Público do Estado de Mato Grosso. Cuiabá: MPE, 2018. Disponível em: <https://www.mpmt.mp.br/conteudo/58/74536/mpe-propoe-acao-e-requer-regulamentacao-de-taximetro>. Acessado em 22 de maio de 2020.

GUERRA, Gabriela de Moura e Castro. **Serviço público de transporte individual privado: análise acerca do uber no brasil**. Revista do Tribunal do Contas do Estado de Minas Gerias, Belo Horizonte, v. 36, n. 1, p. 25-46, jan./jun., 2018. Disponível em: <https://revista.tce.mg.gov.br/revista/index.php/TCEMG/article/view/330>. Acessado em 19 de maio de 2020.

HINO, Marcia Cassitas *et al.* **Mudança em modelos de negócios consolidados: o estudo das cooperativas de radio táxi no brasil após a inclusão dos aplicativos no mercado**. Journal of Information Systems and Technology Management, São Paulo, v. 15, e201815009, 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1807-17752018000100311&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 19 de junho de 2020.

HYDRO. A Hydro no Mundo: Mineração Paragominas. Belém, [201-]. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/02/whatsapp-atinge-2-bilhoes-de-usuarios.shtml>> Acessado em 02 de agosto de 2020.

INSARDI, André; LORENZO, Rodolfo Oliveira. **Medindo a acessibilidade: uma perspectiva de big data sobre os tempos de espera do serviço da uber.** Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 59, n. 6, p. 402-414, nov.-dez., 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/condicoes-de-vida-desigualdade-e-pobreza/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=destaques>. Acessado em: 26 de maio de 2020.

_____. **Perfil dos municípios brasileiros 2017.** Coordenação de População e Indicadores Sociais, Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101595>. Acessado em: 22 de maio de 2020.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2018 - REGIC.** Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acessado em: 01 de agosto de 2020.

JORNAL LIBERAL. Ministério Público deu prazo até esta sexta (19) para instalação de taxímetros em Altamira. Belém, 19 abr. 2019. Disponível em: <http://g1.globo.com/pa/para/videos/v/ministerio-publico-deu-prazo-ate-esta-sexta-19-para-instalacao-de-taximetros-em-altamira/7553768/> Acessado em 09 de agosto de 2020.

LISBOA, Rose Suellen (org.). Universidade Federal do Pará, Biblioteca Central. **Guia de elaboração de trabalhos acadêmicos.** 2. ed., rev., ampl. e atual. Belém, 2019.

MELLO, Celso Antonio Bandeira **Curso de direito administrativo.** 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ. Portaria nº 002/2015-MP/7º PJ/ATM, de 6 de junho de 1997. Instaura o INQUÉRITO CIVIL PÚBLICO – ICP N.º 002/2015-MP/7ªPJ/ATM. **7ª promotoria de justiça cível e de defesa do consumidor, do meio ambiente, do patrimônio cultural, da habitação e do urbanismo de Altamira:** MPPA, Altamira, 01 out. 2015.

MONTEIRO, Benedicto. **História do Pará.** Belém, Editora Amazônia, 2005

NUNES, Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor.** 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

OLIVEIRA, Tatiana Moreira Rossini. A uberização das relações de trabalho. **Carta Capital**, São Paulo, 09 ago. 2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/justica/a-uberizacao-das-relacoes-de-trabalho/> Acessado em 20 de julho de 2020.

ORGANIZAÇÃO PARA COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Manual de Oslo**. Financiadora de Estudos e Projetos, Rio de Janeiro: FINEP, 2005. Tradução: Flávia Gouveia. Disponível em: <https://www.finep.gov.br/images/apoio-e-financiamento/manualoslo.pdf> .Acessado em: 20 de junho de 2020.

_____. Taxi Services: Competition and Regulation. Competition Committee. Competition Policy Roundtables, 2007. Disponível em: <<https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf>>.Acessado em: 02 de julho de 2020.

PARAGOMINAS. Lei nº 389, de 20 de novembro de 1986. Fica o poder executivo autorizado a estabelecer o máximo de 60 veículos táxi no município de Paragominas. **Câmara Municipal de Paragominas**. Disponível em: <<https://camaraparagominas.pa.gov.br/lei-no-389-1986-de-18-de-dezembro-de-1986/>>. Acessado em: 19 jan 2020.

_____. Lei nº 677, de 20 de novembro de 2008. Estabelece normas para execução de serviços de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel (táxi) no município de Paragominas. **Câmara Municipal de Paragominas**. Disponível em: <https://camaraparagominas.pa.gov.br/lei-no-677-2008-de-20-de-novembro-de-2008/>. Acessado em: 19 jan 2020.

_____. Lei Orgânica de Paragominas, de 05 de novembro de 2002. **Câmara Municipal de Paragominas** Disponível em: <<https://camaraparagominas.pa.gov.br/lei-organica/>> Acessado em: 19 jan. 2020.

_____. Contestação nos autos 0801843-82.2020.8.14.0039/TJPA, de 21 de julho de 2020. **Procuradoria Geral do Município**: PGM, Paragominas, 21 jul. 2020.

PARAUPEBAS. Câmara Municipal de Parauapebas. Indicação nº 2017 - Sessão Ordinária de 20 de agosto de 2019. **Indica ao poder executivo municipal a regulamentação de serviço de transporte por aplicativo (uber), no municipal de Parauapebas**. Parauapebas, 20 ago. 2019. Disponível em: <<https://sapl.parauapebas.pa.leg.br/materia/2164>>. Acessado em 09 de agosto de 2020.

_____. Lei nº 4551, de 20 de dezembro de 2006. Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte urbano do município de Parauapebas, nas modalidades transporte público coletivo, transporte privado coletivo, transporte de pequenas cargas, condução escolar, táxi, moto-táxi e moto-frete. **Câmara Municipal de Parauapebas**. Disponível em:<<https://sapl.parauapebas.pa.leg.br/norma/1016>>. Acessado em 01 de agosto de 2020.

PINTO, Vitor Carvalho. Do transporte coletivo à mobilidade urbana: a contribuição da legislação federal. *IN*: CARNEIRO, RAFAEL ARARIPE (org.); MENDES, GILMAR FERREIRA (org.). **Gestão pública e direito municipal**. São Paulo: Saraiva, 2016.

RAGAZZO, Carlos Emmanuel Joppert; Rodrigues, Eduardo Frade. **Proporcionalidade e melhora regulatória a regulação dos serviços de táxi**.

Revista do IBRAC, nº 22, 2013, p. 287. Disponível em:
<https://works.bepress.com/carlos_ragazzo/21/>. Acessado em 10 de julho de 2020.

RIBEIRO, Aline. Uma Solução para a Amazônia: Como Paragominas, uma das campeãs de desmatamento ilegal, saiu da lista suja e virou uma esperança para a região. **Revista Época**: Editora Globo. São Paulo, 28 mar. 2010. Disponível em:<<http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI127930-15228,00.html>> Acessado em 02 de agosto de 2020.

RODRIGUES, Juciano Martins (coord). **Mapa da Motorização Individual do Brasil**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, 2019. Disponível em:
https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf. Acessado em 25 de maio de 2020.

RONDÔNIA. Núcleo Estadual para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira. Cidades-gêmeas. Porto Velho: NEIFRO, s.d. Disponível em:
<http://www.neifro.ro.gov.br/Conteudo/Exibir/43>. Acessado em 25 de maio de 2020.

SÃO PAULO (município). DECRETO Nº 56.981, de 10 de maio de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. **Prefeitura Municipal de São Paulo**. Disponível em:
<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016/consolidado>. Acessado em 29 de maio de 2020.

_____. Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969. Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel taxímetro, e dá outras providências. **Câmara Municipal de São Paulo**. Disponível em:
<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7329-de-11-de-julho-de-1969/consolidado>. Acessado em 29 de maio de 2020.

_____. Lei nº 16.279, de 08 de outubro de 2015. Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências. **Câmara Municipal de São Paulo**. Disponível em:
<<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16279.pdf>>. Acessado em 08 de julho de 2020

SANTOS, Flávio Andrew do Nascimento; MAYER, Verônica Feder; MARQUES, Osiris Ricardo Bezerra. **Precificação dinâmica e percepção de justiça em preços: um estudo sobre o uso do aplicativo Uber em viagens**. Revista Turismo, Visão e Ação, Balneário Camboriú, v. 21, n. 3, p. 239-264, set./dez., 2019 - Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. Disponível em:<<http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v21n3.p239-264>>. Acessado em 19 de junho de 2020.

SODRÉ, Eduardo. A revolução da mobilidade só começou. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 99, n. 33.082, 30 out. 2019. Revista Top of Mind 2019, p. 123. Disponível em:

<<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=48936&anchor=6132870&origem=busca>>. Acesso em: 01 de jul. 2010.

SOUZA, Felipe. Motorista do Uber é sequestrado e agredido por taxistas em São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 10 out. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1666747-grupo-sequestra-e-agride-motorista-do-aplicativo-uber-no-itaim-bibi-em-sp.shtml>> Acessado em 05 de julho de 2020.

SOUZA, Murilo. Projeto dá exclusividade a taxistas no transporte individual de passageiros. **Agência Câmara de Notícias**. Câmara dos Deputados, 2016. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/501916-projeto-da-exclusividade-a-taxistas-no-transporte-individual-de-passageiros/>>. Acessado em 07 de julho de 2020.

TUCURUÍ. Lei nº 2510, de 29 de março de 1983. Estabelece normas para execução de serviço individual de passageiros por meio de Táxi e dá outras providências. **Câmara Municipal de Tucuruí**. 1983.

UBER. **Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil**. Uber Newsroom. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>. Acessado em 28 de maio de 2020.

_____. **Fatos e Dados sobre a Uber**. Uber Newsroom. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. [2020a]. Acessado em 28 de maio de 2020.

_____. **Parauapebas, seu uberX Chegou**. Uber Blog. Belém, 20 out. 2017. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/belem/parauapebas-seu-uberx-chegou/>>. Acessado em 05 de agosto de 2020.


_____. **Quanto custa uma viagem com a Uber?** Price Estimate. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/price-estimate/>>. [2020b]. Acessado em 02 de julho de 2020.

_____. **Quanto custa uma viagem com o app da Uber?** [PARAGOMINAS]. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/price-estimate/>>. [2020c]. Acessado em 12 de agosto de 2020

URBAN SYSTEMS CONSULTORIA. **Melhores Cidades para Fazer Negócios**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://d335luupugsy2.cloudfront.net/cms/files/48668/15706551682019_MCN_Urban_Systems.pdf>. Acessado em: 01 de agosto de 2020.

VITÓRIA. Decreto Nº 16.770, de 28 de julho de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal. Alterado pelo Decreto nº 16.785/16. **Prefeitura Municipal de Vitória**. Disponível em: <http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/consulta.cfm?id=199773>. Acessado em 29 de maio de 2020.

ANEXO A – Lei Municipal de Tucuruí nº Lei nº 2510/83


 REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
 ESTADO DO PARÁ
 PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUÍ

§ 1º - Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 10 (dez) dias a contar da data de notificação feita diretamente no infrator;

§ 2º - Para interpor recursos relativo a aplicação de penalidade pecuniária, é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

ART. 35º - Afim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a Associação de Classe dos permissionários e Motoristas Autônomos manterá representante credenciado junto a Prefeitura Municipal.

VII - Das disposições transitórias

ART. 36º - Os atuas proprietários de veículos empregados nos serviços de TAXIS, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, senão atenderem até o ultimo dia do Exercício, as exigências desta Lei.

ART. 37º - A tabela das Tarifas fazem parte integrante da Presente Lei.

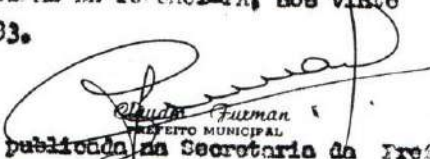
VIII - Das disposições finais

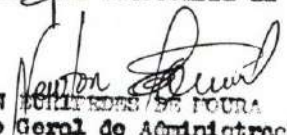
ART. 38º - As despesas com a execução da Lei, correrão por conta das dotações orçamentárias em vigor.

ART. 39º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE TUCURUÍ-PA, nos vinte e nove 29 dias do mês de março de 1.983.

Esta Lei foi registrada e publicada na Secretaria da Prefeitura Municipal de Tucuruí, na mesma data.


 PREFEITO MUNICIPAL


 NEWTON SCHILFES/DE FIGUEIRA
 Secretário Geral de Administração



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

VI - Por efetuar transporte remunerado com veículo não licenciado para esse fim, - Multa de um Salário Mínimo e Cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS e de Alvará de Estacionamento e na reincidência, Multa em triplo;

VII - Por permitir que condutor não habilitado e registrado dirija o veículo - Multa de 50% (cinquenta por cento) do salário mínimo e na reincidência, Multa em dobro e Suspensão de 30 (trinta) dias de Alvará de Estacionamento;

VIII - Por não portar os documentos do veículo, do Condutor, e da Tabela, - Multa de 20% (vinte por cento) do Salário Mínimo e na reincidência multa em dobro e suspensão do Alvará por 15 (quinze) dias.

IX - Por recusar a exibir a fiscalização qualquer documento que deveria portar, - Multa de 20% (vinte por cento) do Salário Mínimo e na reincidência, multa em dobro.

X - Por usar o veículo em serviço de locação sem permissão da Prefeitura Municipal, - Multa de 30% (trinta por cento) e 30 (trinta) de Suspensão do Registro do Condutor e na reincidência, Multa em dobro.

§ Único - Nos casos do item I deste artigo o não atendimento do prazo constante do auto de infração para regularização do veículo nas condições exigidas por esta Lei, acarretará a retirada da circulação do mesmo, através de suspensão do Alvará de Estacionamento, a suspensão do Registro de Condutor até que sejam satisfeitas as exigências, havendo reincidências será cassado o termo de Permissão.

ART. 32º - As penas de natureza pecuniária são aplicáveis somente aos permisscionários dos serviços definidos nesta Lei.

ART. 33º - A suspensão do Termo de Permissão e do Alvará de Estacionamento ou do Registro do Condutor, acarretará a apreensão do documento durante o prazo da duração da pena.

ART. 34º - A aplicação das penalidades e multa será procedida pelo Chefe ou Diretor do Departamento Municipal de Trânsito, cabendo ao Prefeito Municipal, decidir em grau de recurso.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

V - Emissão da segunda (2ª) via de matrícula... 5,0% da URETT;

VI - Taxa de Vistoria.... 6,7% da URETT.

ART. 30º - A inobservância das obrigações estatuidas nesta Lei sujeitará ao infrator, as seguintes penalidades, aplicadas ou cumulativamente:

- a) Advertência;
- b) Multa;
- c) Suspensão ou Cassação do registro do Condutor;
- d) Suspensão ou Cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) Suspensão ou Cassação do Termo de Permissão;
- f) Impedimento para prestação de serviços;

ART. 31º - Os permissionários ou condutores de TAXIS serão aplicadas as penalidades no artigo anterior nos seguintes casos:

I - Por não manter o veículo em boas condições de tráfego, advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do Salário Mínimo Regional;

II - Por não tratar com polidez ou urbanidade o passageiro e o público, bem como trajar-se inadequadamente, - Advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do Salário Mínimo Regional e no caso de reincidência, 20% (vinte por cento) do valor do Salário Mínimo Regional e suspensão do Registro do Condutor por 6 (seis) meses;

III - Por recusar passageiro sem motivo justificado, multa de 20% (vinte por cento) do valor do Salário Mínimo e suspensão do Registro de Condutor de 10 (dez) dias e na reincidência multa e suspensão em dobro;

IV - Por cobrar acima da tabela, Multa correspondente a 50% (cinquenta por cento) do salário mínimo e suspensão do Registro do Condutor pelo prazo de 20 (vinte) dias;

V - Por retardar a marcha do veículo propositalmente bem como seguir itinerário mais extenso e desnecessário - Multa de 20% (vinte por cento) do Salário Mínimo e Suspensão do Registro do Condutor por vinte (20) dias e na reincidência, multa e suspensão em dobro;



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ

PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUÍ

da vigência desta Lei, para colocá-los sob pena de referidos documentos perderem sua validade sem direito a qualquer reclamação, indenização ou compensação por parte da Prefeitura.

V - Das obrigações dos permissionários e condutores de TAXIS.

ART. 27º - Os permissionários e condutores de TAXIS deverão respeitar as disposições legais e regulamentos, bem como facilitar por todos os meios a atividade da fiscalização Municipal.

ART. 28º - Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados a:

- a) - Manter o veículo em boas condições de tráfego;
- b) - Tratar com polidez a urbanidade toda e qualquer passageiro;
- c) - Trajar-se adequadamente;
- d) - Não retardar a marcha do veículo propositalmente, ou seguir itinerário extenso ou desnecessário;
- e) - Não permitir excesso de lotação;
- f) - Não efetuar o transporte remunerado nem que o veículo esteja devidamente licenciado;
- g) - Conduzir a vista do passageiro o Alvará de estacionamento e a tabela das tarifas em vigor;
- h) - Não cobrar acima da tabela;
- i) - Não parar para receber passageiros num raio de 100 (cem) metros de outro ponto.

VI - Das Taxas

ART. 29º - Os permissionários de serviços de taxis no Município ficam sujeitos as seguintes taxas:

- I - De Licença de estacionamento de veículo - anual - 100% (cem por cento) da URMT;
- II - Baixa de Cadastro, 10% da URMT;
- III - Registro de condutores de veículo próprio ou de terceiros por condutor - 14% da URMT;
- IV - Pela lavratura do termo de transferência de ponto de veículo de aluguel, por unidade.... 134,0% da URMT;



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

§ 2º - Expirado o prazo suplementar de 30 (trinta) dias o Alvará caducará automaticamente.

ART. 20º - Ocorrendo a caducidade, o interessado, sem direito a qualquer privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

ART. 21º - O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas e em melhor conservação.

§ 1º - Deferida a substituição será cancelado o Alvará anterior e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do permitido, independentemente do novo pagamento de taxa de licença.

§ 2º - Em hipótese alguma será permitida a substituição de um veículo mais e em melhor estado de conservação por outro em piores condições.

ART. 22º - Os pontos de estacionamentos será fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com indicação e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que neles poderá estacionar.

ART. 23º - Os permissionários de cada ponto de estacionamento, deverão escolher representante que coordenará suas reivindicações junto a Prefeitura e a Associação de classe.

ART. 24º - Os pontos de estacionamentos não poderão ser utilizados para o transporte de passageiros por lotação.

ART. 25º - No prazo de dois anos, a contar da vigência desta Lei, não serão criados novos pontos nem concedidos novos alvarás de estacionamento, sendo respeitadas todos os direitos dos atuais permissionários e motoristas autônomos profissionais em exercício.

ART. 26º - Todos os permissionários e motoristas profissionais autônomos que já possuem documentos relativos a exploração de serviços de TAXIS expedidos pela Prefeitura e ainda hajam colocado os seus veículos em funcionamento terão prazo de 30 (trinta) dias a contar



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

ART. 12º - Além de outras condições que vierem a ser estatuidas em regulamentos, os veículos deverão ser dotados de:

- a) - Caixa luminosa com a palavra TAXI;
- b) - Dispositivo que indique ESTAR LIVRE ou em ATENDIMENTO;
- c) - Cartão de identificação do proprietário e do condutor;
- d) - Traser à vista do passageiro, a tabela em vigor.

IV - Do Alvará de Licença

ART. 13º - O Alvará de Licença é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definitivos nesta Lei, bem como seu estacionamento em via pública nos locais previamente estabelecidos.

ART. 14º - O Alvará é pessoal, permitida sua transferência somente nos casos previstos nesta Lei.

ART. 15º - A transferência do Alvará só será permitida:

- a) - Ocorrendo morte ou invalidez do motorista Profissional autônomo;
- b) - Em caso de alienação ou venda do veículo;
- c) - No caso de mudança definitiva de residência do permissonário.

ART. 16º - Aquela que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher os requisitos desta Lei.

ART. 17º - Atendidas as formalidades legais a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e a expedição de outros em nome do adquirente do veículo.

ART. 18º - Ao espólio, viúva ou herdeiros de motoristas profissionais autônomos, é assegurada a faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

ART. 19º - A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, até o último dia do mês subsequente ao do vencimento do seu prazo de vigência.

§ 1º - Será considerado um prazo suplementar de 30 (trinta) dias;



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

ART. 6º - O motorista profissional autônomo para obter termo de permissão e Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS e possuir veículo próprio.

§ Único - Para os efeitos desta Lei, entende-se por motorista profissional autônomo, assim considerado pela Legislação Federal.

ART. 7º - Ocorrendo incapacidade que impossibilite a prestação de serviço, o motorista profissional autônomo, poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a incapacidade.

II - Do Condutor de TAXI e da sua inscrição no Cadastro:

ART. 8º - Para conduzir veículo destinado aos serviços de TAXIS, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS.

ART. 9º - Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

a) - Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação da categoria profissional;

b) - Não ser condenado por crime doloso nem crime culposo por mais de 03 (três) vezes consecutivas pelo período de dois (02) anos.

c) - Estar em dia com os exames de sanidade mental.

ART. 10º - A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS será sempre revalidada quando vencer o prazo de vigência do exame de sanidade.

§ Único - Para revalidação serão exigidos os mesmos requisitos previstos no artigo anterior.

III - Do Veículo:

ART. 11º - Os veículos a serem utilizados no serviço de TAXIS deverão ser da categoria automóvel, dotado de 04 (quatro) ou 02 (duas) portas e encontrarem-se em perfeito estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ESTADO DO PARÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE TUCURUI

TAXI

LEI Nº 2.510/83, DE 29.03.83.

Estabelece normas para execução de serviço Individual de passageiros por meio de TAXI e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE TUCURUI, Estado do Pará, aprova e eu Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

ART. 1º - O transporte individual de passageiros no Município, por meio de TAXI, constitui serviço de interesse Público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura Municipal a qual será consubstanciada pelo outorgado Termo de Permissão e Alvará, de Estacionamento de condições estabelecidas nesta cidade.

ART. 2º - O Termo de Permissão e o Alvará de Estacionamento obedecerão as características do modelo abaixo e que faz parte integrante da presente Lei:

I - De quem pode ser autorizado a explorar o serviço:

ART. 3º - A exploração do serviço de Transporte de passageiros por meio de TAXIS, só poderá ser permitida:

a) - A pessoa física proprietária de veículo e que apresente condutor legalmente habilitado e inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS.

b) - A pessoa física, motorista profissional autônomo.

ART. 4º - Os TAXIS em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente habilitados de acordo com o Código Nacional de Trânsito e inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS.

ART. 5º - A pessoa física proprietária de veículos para obter permissão é obrigado a apresentar o nome do Condutor, Motorista Profissional, devidamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de TAXIS ou capaz de inscrever-se.

P

211

ANEXO B – Inquérito Civil Público



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ
7ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA CÍVEL E DE DEFESA DO CONSUMIDOR, DO MEIO AMBIENTE,
DO PATRIMÔNIO CULTURAL, DA HABITAÇÃO E DO URBANISMO DE ALTAMIRA

PORTARIA N.º 002/2015-MP/7ªPJ/ATM

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ, pelo Promotor de Justiça signatário, no exercício das atribuições constitucionais conferidas pelo artigo 129 da Constituição da República, e:

CONSIDERANDO que o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático, do meio ambiente, e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, cabendo-lhe promover o inquérito civil e a ação civil pública - rol de atribuições elencadas nos artigos 127 e 129 da Constituição Federal;

CONSIDERANDO a incumbência prevista no art. 26 da Lei 8.625/1993, art. 52, da Lei Complementar Estadual nº 57/2006;

CONSIDERANDO o disposto nos artigos 2º, 10 e 11, I, da Resolução nº 010/2011-CPJ, de 30/06/2011;

CONSIDERANDO o disposto no artigo 8º da Lei 12.468/2011, que prevê a obrigatoriedade do uso de taxímetro em municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes;

RESOLVE:

INSTAURAR INQUÉRITO CIVIL PÚBLICO – ICP N.º 002/2015-MP/7ªPJ/ATM para promover a ampla apuração de eventuais irregularidades na cobrança pelos serviços de táxis, pelo que determina, sem prejuízo de outras que, no decorrer se fizerem necessárias, as seguintes diligências:

- 1) Autue-se e registre-se a presente Portaria, inclusive no SIMP, e a devida comunicação da instauração e início deste procedimento ao Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral de Justiça, à Corregedoria-Geral do Ministério Público do Estado do Pará e ao Centro de Apoio Operacional Constitucional, conforme Resolução nº 010/2011-CPJ, de 30/06/2011, remetendo-lhes cópia para publicação no Diário Oficial do Estado;
- 2) Oficie-se à Câmara Municipal de Altamira solicitando cópia da lei que regulamenta o serviço de táxi no Município, bem como informações sobre as entidades (associações/cooperativas/sindicatos) que representem a categoria, existentes em Altamira.
- 3) Oficie-se à Prefeitura Municipal de Altamira solicitando o envio de cópia das licenças de táxis expedidas desde a regulamentação do serviço, bem como informações sobre as entidades (associações/cooperativas/sindicatos) que representem a categoria,





MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ
7ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA CÍVEL E DE DEFESA DO CONSUMIDOR, DO MEIO AMBIENTE,
DO PATRIMÔNIO CULTURAL, DA HABITAÇÃO E DO URBANISMO DE ALTAMIRA

existentes em Altamira.

4) Oficie-se ao DETRAN/PA requisitando relação dos nomes dos proprietários de veículos e respectivas placas dos automóveis, que estejam habilitados para o exercício de atividade remunerada mediante veículo compatível com a atividade de táxi.

5) Conceda-se o prazo de 15 (quinze) dias para a prestação das informações e cópias de documentos requisitados;

6) Juntem-se cópia da Lei nº 12.468, de 26/08/2011, pesquisa de informação estatística no site do IBGE sobre a população oficial de Altamira, cópia da Portaria INMETRO nº 201, de 21/10/2002 e seu regulamento, além de eventuais documentos produzidos de forma esparsa que tratem do presente tema.

7) Notifique-se o presidente do Sindicato dos Taxistas de Altamira para prestar esclarecimentos acerca dos parâmetros dos valores cobrados pelos taxistas de Altamira, em data oportuna, conforme agenda da Promotoria.

8) Nomeie a senhora **ROSANA RIBEIRO LUIZ**, auxiliar de administração, matrícula nº 999.1194, para servir como secretária, dispensando-a do compromisso legal em razão de sua condição de servidora do Ministério Público do Estado do Pará;

9) Após, retornem os autos a esta Presidência, para ulteriores deliberações.

REGISTRE-SE, PUBLIQUE-SE E CUMPRA-SE.

Altamira (PA), 01 de outubro de 2015.

ANTÔNIO MANOEL CARDOSO DIAS

1º Promotor de Justiça Criminal de Altamira

Substituto Automático da 7ª PJ Cível e de Defesa do Consumidor, do Meio Ambiente,
do Patrimônio Cultural, da Habitação e do Urbanismo de Altamira



ANEXO C – Ofício n.º. 239/2018-DP/PGM**ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA ESTADUAL**

Ofício n.º. 239/2018-DP –PGM

Paragominas-PA, 05 de agosto de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
PAULO POMBO TOCANTINS
PREFEITO MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Nesta

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

Honrado em cumprimenta-lo, a **DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ**, por intermédio da Defensora Pública signatária, vem perante V. Exa., considerando o comparecimento da Sra. Glória Bernadeti Bezerra Costa, inscrita no CPF sob n.º. 697.818.342-34, fone: n.º (94) 999159-7201, vem expor e requerer:

A referida assistida compareceu na Defensoria no dia 1º de agosto de 2018 para informar que tem um gasto material enorme, em média R\$250,00 (duzentos e cinquenta reais), para levar seu filho na cidade de Belém para tratamento contínuo com médico otorrinolaringologista, em que pese tenha a ajuda de custo do TFD – Tratamento Fora do Domicílio, conforme Termo de Declaração em anexo.

Tal fato é agravado sobretudo pela tarifa do taxi que a assistida precisa pagar, no valor de R\$ 25,00 (vinte e cinco reais) por corrida, independente da distância, para se deslocar de sua casa até a rodoviária para pegar o coletivo.

Isso porque os taxistas que exercem seu mister nesta cidade não usam taxímetro, o que acaba prejudicando os munícipes de Paragominas.

Analisando a legislação pátria vigente, verifica-se que **É OBRIGATÓRIO** o uso de taxímetro em municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes, conforme dispõe o art. 8º, da Lei federal 12.468/2011. Vejamos:

Defensoria Pública situada na Rua Finex, nº 75, Centro, Paragominas/PA.



**ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA ESTADUAL**

Art. 8º, Lei 12.468/2011. Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente aferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

Diante do exposto, a Defensoria Pública do Estado do Pará, através da Defensora Pública signatária, com fulcro no art. 128, X, da Lei Complementar nº 80/1994¹, **REQUISITA**, no exíguo prazo de 60 (sessenta) dias, o cumprimento da Lei Federal de nº 12.468/2011 acima destacada, ou seja, a implantação de taxímetro em todos os taxis autorizados a circular nesta cidade, bem como a fiscalização permanente dos mesmos, a fim de evitar a propositura de ação judicial coletiva.

Na oportunidade, nos colocamos a inteira disposição para esclarecimento de quaisquer dúvidas e renovamos nossos votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

LIANE BENCHIMOL DE MATOS ALBANO
Defensora Pública

¹ Art. 128, da LC 80/1994. São prerrogativas dos membros da Defensoria Pública do Estado, dentre outras que a lei local estabelecer: X - requisitar de autoridade pública ou de seus agentes exames, certidões, perícias, vistorias, diligências, processos, documentos, informações, esclarecimentos e providências necessárias ao exercício de suas atribuições.

ANEXO D – Ofício n.º. 122/2019-DP/PGM**ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA ESTADUAL****Ofício n.º. 122/2019-DP –PGM****Paragominas-PA, 15 de março de 2019**

A Sua Excelência o Senhor
PAULO POMBO TOCANTINS
PREFEITO MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Nesta

Excelentíssimo Senhor Prefeito,

Honrado em cumprimenta-lo, a **DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ**, por intermédio da Defensora Pública signatária, vem perante V. Exa. expor e requerer o que abaixo segue:

No dia 05 de agosto de 2018, esta instituição enviou **ofício de n.º. 239/2018-DP –PGM** requisitando o cumprimento da Lei Federal de n.º 12.468/2011 no sentido de implantar o taxímetro em todos os taxis autorizados a circular nesta cidade e fiscalizá-los a fim de evitar a propositura de ação judicial coletiva.

Foi realizada reunião, no dia 15 de janeiro do corrente ano, com os representantes da categoria (Presidente do Sindicato e da Cooperativa), Secretário de Transporte e Representantes da Defensoria Pública.

Na oportunidade, em um debate democrático, ficou estabelecido que no mês de março de 2019 seria realizada outra reunião com os taxistas, na qual seriam definidos os valores das tarifas e a implantação dos taxímetros, e que o município iria, em um prazo razoável, regulamentar o serviço, uma vez que não existe decreto municipal regulamentar sobre a temática.

Para surpresa desta Instituição, após aproximadamente 20 (vinte) dias da referida reunião, foi divulgado na mídia local que os taxistas mobilizados procuraram a Câmara Municipal de Paragominas com o objetivo de buscar apoio dos vereadores para não implantação dos taxímetros.

ANEXO E – Ação Civil Pública DP/PGM

ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

**AO JUÍZO DE DIREITO DA _____ VARA _____ DA COMARCA DE
PARAGOMINAS/PA.**

A **DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ**, através da Defensora Pública que subscreve o presente, a qual possui a prerrogativa contida no art. 56, V da Lei Complementar Estadual nº. 54/06, no exercício de suas atribuições legais e constitucionais, vem, com todo respeito e acatamentos devidos, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no Art. 129, III, §1º, da CRFB/88, e na Lei 7.347/85, com lastro no artigo 134 da Constituição Federal, Art. 6º, IV, da Lei Complementar Estadual nº. 54/2006, propor a presente:

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA PARA CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER
E CONCESSÃO DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA**

Em face do **MUNICÍPIO DE PARAGOMINAS/PA**, representado legalmente pelo **PREFEITO MUNICIPAL DE PARAGOMINAS**, que pode ser encontrado na Rua do Contorno, nº 1212, Bairro Centro, de Paragominas/PA, conforme as razões fáticas e jurídicas que a seguir expõe:

I – DOS FATOS

Chegou ao conhecimento da Defensoria Pública do Estado, através atendimento da assistida **GLÓRIA BERNADETI BEZERRA COSTA** (em anexo), que a corrida de taxi, neste município, custa o valor exorbitante de R\$25,00 (vinte e cinco reais).

Após o atendimento inicial, está Defensora iniciou diligências com objetivo de averiguar a veracidade da denúncia e entender de que forma é cobrado as corridas de taxi no município.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

Após as diligências iniciais, principalmente em relatos de outros assistidos, ficou constatado que no município é adotado uma tarifa única que não considera as distancias percorridas, ou seja, quem por necessidade de precisar de um táxi para percorrer duas quadras de distância, pagará o mesmo valor de quem utilizar o serviço por 2(dois) km.

Excelência, a situação originária dessa demanda, referente à assistida Sr. GLÓRIA BERNADETI BEZERRA COSTA, prova de forma cabal que a prática adotada pelos taxistas do município de Paragominas prejudicam enormemente a população, principalmente as mais necessitadas, pois no caso da assistida necessita constantemente viajar à Belém acompanhando seu filho em tratamento médico, tendo que pagar em um percurso curto o valor de R\$25,00 (vinte e cinco reais) no trajeto de sua casa para a rodoviária.

A legislação federal determina, conforme o Art. 8º, da Lei 12.468/2011¹, a obrigatoriedade do uso de taxímetro nas cidades com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Observa-se que há mais de 1 (uma) década o município está negligente quanto à regulamentação do serviço, omitindo-se quanto à implantação dos taxímetros.

Buscando a solução extrajudicial da presente demanda, este Órgão Defensivo oficiou ao Prefeito de Paragominas através do **Ofício nº. 239/2018-DP-PGM**, enviado em 05 de agosto de 2018, em anexo, no qual se relatou o caso da assistida supracitada e requereu-se o cumprimento da Lei federal 12.468/2011.

Em 15 de janeiro de 2019, os Defensores Públicos Diogo Eluan e Liane Benchimol, participaram de uma reunião ocorrida nas dependências da Prefeitura de Paragominas, com os representantes da categoria (Presidente do Sindicato e da Cooperativa de taxistas) e com o Secretário de Transporte deste município, oportunidade em que houve um debate democrático, e estabeleceu-

¹ Art. 8º, Lei 12.468/2011: Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

se que no mês de março de 2019 seria realizada outra reunião com os taxistas para dialogar sobre tarifas e implantação dos taxímetros, e que o município iria, em prazo razoável, regulamentar o serviço, tendo em vista a inexistência de decreto municipal regulamentar nesse sentido.

Vinte dias após a reunião, esta Instituição foi surpreendida com notícias publicadas na mídia local que mostravam a mobilização dos taxistas na Câmara Municipal de Paragominas com o objetivo de buscar apoio dos vereadores para não implantação dos taxímetros, o que sinalizou que os prazos solicitados pelos taxistas tinham como objetivo sua mobilização para buscar em outras autoridades municipais apoio com vistas a não implementação dos taxímetros.

Em 15 de março de 2019, a Defensoria Pública oficiou novamente ao Prefeito de Paragominas (**Ofício nº. 122/2019-DP-PGM**), em anexo, solicitando, diante da inércia do Município, a elaboração do decreto regulamentar em questão, no entanto, não houve resposta.

Haja vista a continuidade da prática da atividade dos taxistas sem o uso do taxímetro, a inércia do Município de Paragominas diante da necessidade de regulamentação e fiscalização do uso dos taxímetros, e o **dano contínuo ao consumidor**, demonstrados pelos fatos acima relatados, justifica-se a interposição da presente Ação Civil Pública.

Recentemente, em 03.04.2020, este Órgão oficiou novamente o Secretário Municipal de Trânsito e Cidadania (ofício nº250/2020) solicitando mais informações e se o município de Paragominas já tinha regulamentado o serviço de transporte individual em questão.

Em resposta (ofício nº35/2020- SEMUTRAN, de 07/04/2020), informou que:

“1- Que de acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística –IBGE, que tem como base no último censo (2010), estima-se que atualmente a população de Paragominas seja de 113.145 (cento e trez mil e cento e quarenta e cinco) habitantes;



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

2- Que atualmente Paragominas não possui nenhuma legislação que regulamente o serviço dos taxistas, bem como sobre o uso do taxímetro;

3- Que até a presente data não há nenhum projeto legislativo em andamento para regulamentação dos serviços da referida categoria nesta municipalidade" (GRIFAMOS)

Como se vê, o município deveria cumprir a legislação federal que estabelece a obrigatoriedade do uso do taxímetro (art. 8, da Lei 12.468/2011), já que Paragominas conta com mais de 50.000 mil habitantes, porém, ainda não regulamentou e o serviço em questão e a população vem sendo muito prejudicada ante esta omissão.

Tendo este Órgão Defensorial aguardado por mais de 1(um) ano, sem uma resposta concreta do município, restou como única alternativa para que a lei seja cumprida o ajuizamento da presente ação civil pública.

II – DA LEGITIMIDADE ATIVA:

Através do Recurso Extraordinário nº 733433, o Plenário do Supremo Tribunal Federal, por unanimidade dos votos e com repercussão geral reconhecida, perfilhou em decisão recente (novembro de 2015) que a Defensoria Pública possui legitimidade para a propositura de ação civil pública para promover a tutela judicial de direitos difusos e coletivos de que sejam titulares, em tese, pessoas necessitadas, sendo prescindível a demonstração de hipossuficiência das pessoas tuteladas, quando houver impossibilidade de individualizarem-se os titulares dos direitos pleiteados.

No âmbito legal, o art. 129, inciso III, da Constituição Federal prevê a legitimidade do Ministério Público para propor Ações Cíveis Públicas, e no §1º do mesmo artigo afirma que a legitimidade do MP não impede a de terceiros nos termos da Constituição ou **da lei**.

Eis que o art. 6º, em seu inciso VI, da Lei Complementar Estadual n. 54/06, dispõe como função institucional da Defensoria Pública do Estado do Pará a promoção da ação civil pública e todas as espécies de ações capazes de propiciar a adequada tutela dos direitos difusos, coletivos ou individuais homogêneos, quando o resultado da demanda puder beneficiar grupo de



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

peças hipossuficientes; essa redação é a mesma utilizada, a Lei Complementar Federal nº. 80/94, em artigo 4º, inciso VII.

A Lei nº. 7.347/85 regulamenta a Ação Civil Pública (ACP) quando ajuizada por danos ao consumidor (Art. 1º, II) e danos a quaisquer direitos difusos ou coletivos (Art. 1º, IV), e preceitua, no art. 5º, inciso II, que a Defensoria Pública possui legitimidade ativa para ajuizar ações principais ou cautelares da ACP.

No mesmo sentido, o julgamento prolatado pela Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça no julgamento do EResp nº [1.192.577-RS](#), divulgado no Informativo nº 573, nos termos abaixo:

"A Defensoria Pública tem legitimidade para propor ação civil pública em defesa de interesses individuais homogêneos de consumidores idosos que tiveram plano de saúde reajustado em razão da mudança de faixa etária, ainda que os titulares não sejam carentes de recursos econômicos. A atuação primordial da Defensoria Pública, sem dúvida, é a assistência jurídica e a defesa dos necessitados econômicos. Entretanto, ela também exerce atividades de auxílio aos necessitados jurídicos, os quais não são, necessariamente, carentes de recursos econômicos. Isso ocorre, por exemplo, quando a Defensoria exerce as funções de curador especial (art. 9º, II, do CPC) e de defensor dativo (art. 265 do CPP). No caso, além do direito tutelado ser fundamental (direito à saúde), o grupo de consumidores potencialmente lesado é formado por idosos, cuja condição de vulnerabilidade já é reconhecida na própria Constituição Federal, a qual dispõe no art. 230 que: "A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida". Dessa forma, nos termos do assentado no julgamento do REsp 1.264.116-RS (Segunda Turma, DJe 13/4/2012), "A expressão 'necessitados' (art. 134, caput, da Constituição), que qualifica, orienta e enobrece a atuação da Defensoria Pública, deve ser entendida, no campo da Ação Civil Pública, em sentido amplo, de modo a incluir, ao lado dos estritamente carentes de recursos financeiros - os miseráveis e pobres -, os hipervulneráveis (isto é, os socialmente estigmatizados ou excluídos, as crianças, os idosos, as gerações futuras), enfim, todos aqueles que, como indivíduo ou classe, por conta de sua real debilidade perante abusos ou arbítrio dos detentores de poder econômico ou político, 'necessitem' da mão benevolente e solidarista do Estado para sua proteção, mesmo que



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

contra o próprio Estado". EREsp 1.192.577-RS, Rel. Min. Laurita Vaz, julgado em 21/10/2015, DJe 13/11/2015".

III – DA LEGITIMIDADE PASSIVA

A presente Ação Civil Pública tem como legitimado passivo o Município de Paragominas que tem o dever fiscalizar e regulamentar o uso de taxímetros, conforme art. 30 da CF/88 e art.12 da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), vejamos:

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; (grifos nossos)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros **deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas." (grifamos)

Registra-se ainda que a regulamentação e fiscalização dos transportes individuais realizados através de aplicativos (Uber, 99POP, Moobi e outros), que são semelhantes ao realizado pelos táxis, também são de competência **municipal**, nos termos do artigo 11-A, da Lei 12.587/2012.

IV – DO MÉRITO:

A Ação Civil Pública se justifica no presente em razão da omissão do Município, o qual tem atribuição para regulamentar os serviços públicos de interesse local, conforme determina o art. 30 da Constituição Federal de 1988, e a consequência desta omissão, pois a corrida feita sem taxímetro neste município tem gerado prejuízo à população.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

O referido dispositivo legal (art. 30, da CF/88) prevê como competência dos Municípios legislar **sobre assuntos de interesse local** (inciso I) e **organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local** (inciso V), senão vejamos:

O caso sob testilha se enquadra perfeitamente também nos ditames do artigo 1º, II, da Lei 7.347/85, que dispõe sobre as ações (coletivas) de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados ao consumidor.

O Art. 3º, da Lei 7.347/85, prevê que a Ação Civil Pública pode ter como objeto a condenação pecuniária ou o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer.

De outro giro, a Lei Federal nº 12.468/2011, que regula a profissão dos taxistas, prevê que nos Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor (grifo nosso), o que não vem sendo cumprido na cidade de Paragominas.

Art. 8º Em Municípios **com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro**, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.(grifo nosso)

É importante ressaltar que em outras cidades a matéria já foi regulamentada por decreto ou lei municipal, como é o caso da cidade de Manaus/AM (Decreto nº. 3286/06) e da cidade de São Luís/MA (Lei Municipal 248/2013).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº. 12.587/2012, trata de várias formas de transporte, dentre eles o transporte público individual, previsto no artigo 4º, VIII, que define "**transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas**", ou seja, táxi.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

A competência dos municípios na regulamentação do uso e fiscalização de taxímetros possui previsão específica no artigo 12, da referida Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que diz:

“Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros **deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.” (grifo nosso)

Vale ressaltar que a regulamentação e fiscalização dos transportes individuais realizados através de aplicativos (Uber, 99POP, Moobi e outros), que são semelhantes ao realizado pelos táxis, também são de competência **municipal**, nos termos do artigo 11-A, da Lei 12.587/2012.

Portanto, o Município de Paragominas tem a obrigação de regulamentar a implantação e fiscalização do uso de taxímetros na cidade, uma vez que o uso de tais aparelhos é de uso **OBRIGATÓRIO**, mas necessitam de prévia regulamentação cuja competência municipal resta comprovada.

Pelo exposto, e diante das sucessivas tentativas de soluções extrajudiciais realizadas por essa Instituição, fica evidente a necessidade da tutela jurisdicional no presente caso.

V- DO DANO MORAL COLETIVO

Devida e necessária é a reparação pelos danos morais coletivos, uma vez que o requerido se omitiu em seu dever de regulamentar e fiscalizar o serviço dos taxistas, causando prejuízos aos consumidores.

Toda essa prática acarreta o denominado dano moral, disciplinado no art. 1º da Lei 7.347/85:

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: (grifo nosso). IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo; (Inciso acrescentado conforme determinado na Lei nº 8.078, de 11.9.1990, DOU 12.9.1990, em vigor dentro de cento e oitenta dias a contar de sua publicação).



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

Mostra-se de forma lúcida que o dano moral causado é de ordem coletiva, o que implica em indenização coletiva. A doutrina também apoia a tese da reparação do dano moral.

Como lembra o estudioso Carlos Alberto Bittar Filho:

"(...) chega-se a conclusão de que o dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico: quer isso dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto imaterial." (ver in "Do dano moral coletivo no atual contexto jurídico brasileiro, Direito do Consumidor, vol. 12- Ed. RT) (grifamos)

O dano extrapatrimonial coletivo prescinde da prova da dor, sentimento ou abalo psicológico sofridos pelos indivíduos. Como transindividual, manifesta-se no prejuízo à imagem e moral coletivas e sua averiguação deve pautar-se nas características próprias aos interesses difusos e coletivos.

Dessarte, o dano moral coletivo pode ser examinado e mensurado. Diante disso, a Turma deu parcial provimento ao recurso do MP estadual. REsp 1.057.274-RS, Rel. Min. Eliana Calmon, julgado em 1º/12/2009.

Portanto, o Superior Tribunal de Justiça tem admitido o dano moral coletivo.

Em recente julgado, noticiado no Informativo n. 490, o STJ deu mais um passo sólido na possibilidade de se fixar condenações por danos morais coletivos. Vejamos:

DANO MORAL COLETIVO. INSTITUIÇÃO FINANCEIRA. ATENDIMENTO PRIORITÁRIO. A Turma negou provimento ao apelo especial e manteve a condenação do banco, em ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público, ao pagamento de indenização por danos morais coletivos em decorrência do inadequado atendimento dos consumidores prioritários. NO CASO, O ATENDIMENTO ÀS PESSOAS IDOSAS, COM DEFICIÊNCIA FÍSICA, BEM COMO ÀQUELAS COM DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO ERA REALIZADO SOMENTE NO SEGUNDO ANDAR DA AGÊNCIA BANCÁRIA, após a locomoção dos consumidores por três lances de escada. Inicialmente, registrou o Min. Relator que a dicção do art.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

6º, VI, do CDC é clara ao possibilitar o cabimento de indenização por danos morais aos consumidores tanto de ordem individual quanto coletivamente. Em seguida, observou que não é qualquer atentado aos interesses dos consumidores que pode acarretar dano moral difuso. É preciso que o fato transgressor seja de razoável significância e desborde dos limites da tolerabilidade. Ele deve ser grave o suficiente para produzir verdadeiros sofrimentos, intranquilidade social e alterações relevantes na ordem patrimonial coletiva. Na espécie, afirmou ser indubitável a ocorrência de dano moral coletivo apto a gerar indenização. Asseverou-se não ser razoável submeter aqueles que já possuem dificuldades de locomoção, seja pela idade seja por deficiência física seja por qualquer causa transitória, como as gestantes, à situação desgastante de subir escadas, exatos 23 degraus, em agência bancária que, inclusive, possui plena capacidade de propiciar melhor forma de atendimento aos consumidores prioritários. **Destacou-se, ademais, o caráter propedêutico da indenização por dano moral, tendo como objetivo, além da reparação do dano, a pedagógica punição do infrator.** Por fim, considerou-se adequado e proporcional o valor da indenização fixado (R\$ 50.000,00). REsp 1.221.756-RJ, Rel. Min. Massami Uyeda, julgado em 2/2/2012. Grifo nosso.

O dano moral deve ser fixado em patamares expressivos, aptos a atingir sua principal finalidade, quais sejam: repelir práticas abusivas recorrentes, ser a resposta mais eficaz da sociedade para educar quem violou o bem mais precioso de uma pessoa (a sua dignidade), provocar mudanças nas ações do agente causador do infortúnio.

Não é por outra razão que estabelecer indenizações em valores inexpressivos é o mesmo que encorajar o ofensor à reincidência infracional. Assevere-se que o caráter punitivo deve buscar essa pacificação dos conflitos pela elevação máxima do valor indenizatório nas sentenças judiciais.

Um patamar compensatório expressivo opera como instrumento de transformação social, de implementação de cidadania, porque paulatinamente contribui para que diminua o quantitativo de lesões provocadas nas relações jurídicas de consumo estabelecidas.

A consequência de um comportamento ajustado será o cumprimento da legislação federal (art. 8º, Lei 12.468/2011) que trata da obrigatoriedade do uso de taxímetro pelos taxistas em cidades com população acima de 50 mil habitantes, como é o caso de Paragominas, devendo o requerido regulamentar o serviço e fiscalizá-lo, propiciando respeito aos consumidores.



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

VI- DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA:

Nos termos do art. 294 do CPC, a tutela provisória tem como fundamentos a urgência ou a evidência, e também possui fundamento no artigo 12, da Lei 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública).

Nessa toada, o art. 300 do Código de Processo Civil aduz que a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

A probabilidade do direito reside nos fatos e documentos presentes, e na existência de lei expressa no sentido da implantação e fiscalização dos taxímetros. Já o perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, resta comprovado pela continuidade da cobrança do valor exorbitante por corrida, resultando em dano contínuo ao patrimônio do consumidor.

No que toca a requisito negativo contido no art. 300, §3º do CPC, ressalte-se que esse requisito negativo para a concessão da tutela de urgência é sistematicamente afastado diante da análise da teoria da irreversibilidade recíproca, como ocorre no presente caso.

Com efeito, em juízo de verossimilhança do instituto da tutela antecipada, a irreversibilidade recíproca exige a ponderação de interesses pela aplicação do princípio da proporcionalidade, em seus vetores adequação, necessidade e proporcionalidade stricto sensu. No caso, a preponderância do interesse público, evidenciada pela necessidade de proteção aos consumidores de Paragominas, pela impossibilidade de individualização, autoriza a concessão de tutela antecipada.

Com a devida vênia, Exa., perceba que aqui se pede apenas o cumprimento da legislação.

Vejamos o entendimento dos tribunais:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. RESTABELECIMENTO DE AUXÍLIO PREVIDENCIÁRIO. VERBA ALIMENTAR. ANTECIPAÇÃO DE TUTELA CONCEDIDA. CABIMENTO. PRESENÇA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES. Conforme



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

dispõe o art. 273 do CPC, para a concessão de tutela antecipada, necessária a existência de prova inequívoca para o convencimento da verossimilhança da alegação e que haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação. Em se tratando de perigo de irreversibilidade recíproca, oportuna a concessão da medida que determina o restabelecimento de pagamento de benefício previdenciário quando presentes o periculum in mora e a verossimilhança das alegações. (TJ-MG; AI 1.0145.15.010625-3/001; Rel. Des. Alexandre Santiago; Julg. 22/07/2015; DJEMG 31/07/2015) CPC, art. 273.

No mesmo prumo, cabe mencionar a necessidade de que a liminar seja concedida sem necessidade de audiência de justificação prévia, nos termos do art. 300, § 2.º, do CPC, ante a presença robusta do perigo de dano e a urgência que o caso requer.

Por fim, conforme inteligência contida no art. 297, caput, do Novo CPC, o juiz pode determinar as medidas que considerar adequadas para efetivação da tutela provisória, razão pelo qual se requer, na hipótese de descumprimento da liminar, que o Requerido seja obrigado a pagar multa diária de R\$ 1.000,00 (um mil reais), limitado a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Portanto, requer a V. Exa. que determine ao réu o cumprimento do artigo 8º da Lei Federal nº 12.468/2011 e expedição de ato normativo regulamentando a lei em questão, no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de aplicação de multa diária no valor de R\$1.000,00 (mil reais), nos termos do Art. 11, da Lei 7.437/85.

VII- DOS PEDIDOS:

Em razão de todo o exposto requer-se:

1) A concessão de tutela de urgência, nos termos do Art. 12, da Lei 7.347/85 e Artigos 297 e 300 do CPC, para impor ao Município a obrigação de cumprir a legislação federal (art. 8º da Lei nº 12.468/2011), devendo o réu expedir norma regulamentadora para implantação e fiscalização do uso de taxímetros no Município de Paragominas, no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de aplicação de multa diária, conforme o Art. 11, da Lei 7.347/85 e Art. 297, do CPC;



ESTADO DO PARÁ
DEFENSORIA PÚBLICA

2) A citação do Réu no endereço indicado na inicial para, querendo, oferecer contestação a presente ação, no prazo legal;

3) NÃO seja designada audiência de mediação ou conciliação, conforme disposto no art. 319, VII, do CPC, em virtude da Defensoria Pública já ter realizado diversas reuniões, todas infrutíferas, ficando demonstrado que o gestor municipal não que desagradar a categoria e sendo o ato uma determinação de lei federal.

4) A intimação do representante do Ministério Público Estadual nos termos da lei;

5) A juntada de documentos, nos termos do Art. 320, do CPC;

6) A **PROCEDÊNCIA TOTAL** do pedido, confirmando a tutela de urgência, para condenar o MUNICÍPIO ao cumprimento de todas as obrigações mencionadas no pedido de antecipação de tutela, tornando-a definitiva;

7) A condenação do requerido em danos morais coletivos, em valor não inferior a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) como forma de compensar os transtornos causados aos consumidores;

8) Observar o cumprimento das prerrogativas de intimação pessoal do(a) Defensor(a) Público(a) com atuação no feito, e a contagem em dobro de todos os prazos processuais, conforme previsão expressa do art. 186 do Código de Processo Civil.

9) A produção de todos os meios de provas cabíveis, de acordo com o Art. 319, VI, do CPC,

Dá-se à presente causa o valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

Nestes termos,

Pede e espera deferimento.

Paragominas - PA, 15 de outubro de 2019.

LIANE BENCHIMOL DE MATOS ALBANO
Defensora Pública

DIOGO MARCELL SILVA NASCIMENTO ELUAN
Defensor Público

ANEXO F – Contestação/PGM



EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA 1ª VARA CÍVEL DA COMARCA DE
PARAGOMINAS - ESTADO DO PARÁ.

Processo nº 0801843-82.2020.8.14.0039

Requerente: DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO PARÁ

Requerido: MUNICÍPIO DE PARAGOMINAS

MUNICÍPIO DE PARAGOMINAS, Estado do Pará, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ/MF, sob o nº 05.193.057/0001-78, com sede administrativa situada à rua Contorno, nº 1.212, Centro, Paragominas-PA., neste ato representado pelo **Procurador Municipal**, com escritório profissional situado na Avenida do Contorno, nº 1.212, Centro, onde indica para receber as notícias de estilo, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência, apresentar

CONTESTAÇÃO

pelos motivos de fato e de direito a seguir aduzidos:

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Contorno, 1212 – Centro – CEP: 68628-970 – Tel.: (081) 3729-8037 – 37298038 – 37298003 – Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 – Paragominas-PA.
[WWW.paragominas.pa.gov.br](http://www.paragominas.pa.gov.br)



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 1



DA UTILIZAÇÃO DA VIA EQUIVOCADA

A Defensoria Pública do Estado ajuizou esta presente demanda requerendo a implantação do uso do taxímetro dentro do território municipal, tendo como argumento a previsão legal desta implantação na Lei Federal 12.468, sendo considerada como obrigatória, entretanto, utilizou a via equivocada para pleitear o objeto desta lide.

O Promovente utilizou a **Ação Civil Pública** para requerer a implantação do uso do taxímetro no âmbito municipal. É cediço que a implantação do mesmo necessitará de uma norma a fim de regulamentá-la, pois a Lei Federal é rasa, informando apenas quanto a obrigação de implementação do taxímetro nos municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes, sem sequer dispor acerca de como seria esta referida implantação.

A ação civil pública representa um importante instrumento na tutela dos interesses da coletividade, podendo ser proposta para a proteção, prevenção e reparação de danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, aos bens e direitos de valores artísticos, estéticos, históricos, turísticos e paisagísticos e a outros interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos, todavia, tal meio não pode ser utilizado para pleitear a regulamentação de alguma norma.

O meio utilizado para tal deveria ser o **Mandado de Injunção**, que está previsto no art. 5º, inciso LXXI da Constituição do Brasil de 1988, sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à **cidadania**, ou seja, o meio correto que deveria ter sido utilizado era este, e não a Ação Civil Pública utilizada pela Defensoria Pública.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37296038 - 37296003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 2



Desta feita, requer o indeferimento da Petição Inicial com a extinção do processo sem resolução do mérito.

SÚMULA DOS FATOS

Trata-se de **Ação Civil Pública Para Cumprimento De Obrigação de Fazer e Concessão de Tutela Provisória de Urgência** promovida pela Defensoria Pública do Estado do Pará em face do Município de Paragominas, na qual alega que tomou conhecimento que a corrida de táxi no município de Paragominas custa o valor exorbitante de R\$ 25,00 (vinte e cinco reais).

Relatou que após diligências constatou que no município possui uma tarifa única no valor supracitado, que independe da distância percorrida.

Discorreu que o Art. 8º, da Lei 12.468/2011, impõe a obrigatoriedade do uso de taxímetro nas cidades com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes e que na cidade de Paragominas, mesmo tendo mais de 100.000 (cem mil habitantes), se mantém inerte quanto a regulamentação dos taxímetros.

Argumentou que tentou solução extrajudicial com o Requerido, que tiveram reuniões na sede da Prefeitura de Paragominas com a participação dos representantes da categoria (Presidente do Sindicato e da Cooperativa de taxistas) e com o Secretário de Transporte para implantação dos taxímetros, todavia, até a presente data nada foi feito.

Tendo em vista a inércia do Requerido em regulamentar o uso do taxímetro na cidade, e o dano contínuo causado ao consumidor, o Requerente achou necessário o ajuizamento da presente Ação Civil Pública.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Contorno, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37298038 - 37298003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 3



Em tutela de urgência requereu a regulamentação para implantação e fiscalização do uso de taxímetro no município de Paragominas no prazo de 30 dias, sendo indeferida por este douto juízo, sob o argumento de que não seria o momento ideal devido a pandemia.

Por fim, requereu indenização por danos morais coletivos, no montante de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais)

DO DIREITO

Em que pese o disposto no Art. 8º da Lei 12.468/2011, tal norma precisa de regulamentação, por se tratar de norma de eficácia limitada.

Vemos que tal norma possui eficácia apenas limitada, pois só poderia produzir efeitos a partir da interferência do legislador municipal, ou seja, necessita ser regulamentada pelo município.

Entretanto, o Município de Paragominas nunca implementou tal norma, portanto, nunca obrigou o uso dos taxímetros nos taxis desta municipalidade.

Até a presente data, não há Lei específica que trata e regulamenta acerca do regime especial de trabalho no âmbito municipal.

Assim, tal pretensão não possui respaldo jurídico, vez que não há legislação municipal regulamentando o uso do taxímetro no âmbito municipal, tornando impossível sua concessão indiscriminada.

Porém, a norma federal que prevê o uso do taxímetro em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil), conforme já dito, é uma norma carente, pois depende de uma lei para regulamentá-las, e encontram-se no grupo das normas constitucionais de eficácia limitada ou reduzida.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37298038 - 37298003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.PARAGOMINAS.PA.GOV.BR



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 4



Sendo assim, diante da falta desta regulamentação torna-se impossível a aplicação desta norma de forma direta e imediata, pois há a necessidade de outra norma para regulamentá-la e estabelecer parâmetros.

Vejamos as jurisprudências sobre o assunto:

APELAÇÃO – Servidor Público do Município de Ribeirão Preto – Pretensão à incorporação das horas extraordinárias habitualmente prestadas aos proventos de aposentadoria – **Incorporação das horas extras que depende de previsão legal expressa nesse sentido, tendo em vista a vinculação da Administração Pública ao princípio da legalidade – Município de Ribeirão Preto que não dispõe de legislação neste sentido** - Precedentes deste E. Tribunal – Sentença de improcedência mantida – Recurso não provido.

(TJ-SP 40074536120138260506 SP 4007453-61.2013.8.26.0506, Relator: Ponte Neto, Data de Julgamento: 05/10/2017, 8ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 05/10/2017)

RECURSO INOMINADO. MUNICÍPIO DE SERAFINA CORRÊA. ADICIONAL DE INSALUBRIDADE EM GRAU MÁXIMO. PRINCÍPIO DA LEGALIDADE. LEI MUNICIPAL N.º 3062/2013. Para se averiguar o direito do servidor público municipal perceber o adicional de insalubridade devido aos servidores públicos, deve-se averiguar a lei de regência no Município. **O postulado somente pode ser deferido consoante expressa disposição legal, em virtude do Princípio da Legalidade, a que está atrelada a Administração Pública. A falta de previsão no ordenamento municipal afasta a pretensão do servidor,** pois somente foi devido o adicional a partir da Lei Municipal n.º 3.062/2013. RECURSO INOMINADO DESPROVIDO. (Recurso Cível N° 71007942352, Segunda Turma Recursal da Fazenda Pública, Turmas Recursais, Relator: Fabiane da Silva Mocellin, Julgado em 26/09/2018).

(TJ-RS - Recurso Cível: 71007942352 RS, Relator: Fabiane da Silva Mocellin, Data de Julgamento: 26/09/2018, Segunda

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37298038 - 37298003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 5



Turma Recursal da Fazenda Pública, Data de Publicação:
Diário da Justiça do dia 04/10/2018]

É cediço que o princípio da legalidade é parte importante do Direito Administrativo, e limita a Administração Pública a fazer apenas aquilo que é previsto em lei. De acordo com o Artigo 37 da Constituição federal, que diz:

"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência(...)"

É relevante a transcrição de Hely Lopes Meirelles, a respeito do referido princípio, eis a seguir:

"A legalidade, como princípio de administração, significa que o administrador público está, em toda sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei, e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e expor-se à responsabilidade disciplinar, civil e criminal, conforme o caso".

O Princípio da Legalidade rege os atos da Administração Pública, que junto a demais princípios instruem, limitam e vinculam as atividades administrativas, ficando esta adstrita em atuar somente conforme a lei. São estes os elementos que garantem o Administrado, o particular, frente ao poder do Estado.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68.628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37296038 - 37296003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 6



A norma utilizada pela parte Autora para requerer esta obrigação do uso de taxímetro, é uma norma carente, pois depende de uma lei municipal para regulamentá-la.

Portanto, não pode o Município de Paragominas aplicar de forma imediata o que está previsto na Lei Federal 12.468, necessitando de uma norma pra regulamentar o uso do taxímetro dentro do território municipal, a fim de evitar o uso indiscriminado do mesmo.

DO DANO MORAL COLETIVO

O Promovente requereu indenização por danos morais no valor de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), sob a alegação de que o Requerido se omitiu em seu dever de regulamentar e fiscalizar o serviço dos taxistas, causando prejuízos aos consumidores.

Conforme consagrado na Constituição Federal as pessoas de direito público respondem pelos danos que seus agentes causem a terceiro. Entretanto, é imprescindível que se configure o dano.

Sobre o tema, ensina Carlos Roberto Gonçalves, in RESPONSABILIDADE CIVIL, Editora Saraiva, 8ª Edição, 2003, página 549, leciona:

“Para evitar excessos e abusos, recomenda Sérgio Cavalieri, com razão, que só deve reputar como dano moral “a dor, vexame, sofrimento ou humilhação que, fugindo à normalidade, interfira intensamente no comportamento psicológico do indivíduo, causando-lhe aflições, angústia e desequilíbrio em seu bem-estar. Mero dissabor, aborrecimento, mágoa, irritação ou sensibilidade exarcebada estão fora da órbita do dano moral, porquanto, além de fazerem parte da normalidade do nosso dia-a-dia, no trabalho, no trânsito, entre os amigos e até no ambiente familiar, tais situações não são intensas e

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Coiteiro, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37296038 - 37296003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 7



duradouras, a ponto de romper o equilíbrio psicológico do indivíduo"... Assim, somente o dano moral razoavelmente grave deve ser indenizado. "O que se há de exigir como pressuposto comum da reparabilidade do dano não patrimonial, incluído, pois, o dano moral, é a gravidade, além da ilicitude. Se não teve gravidade o dano, não há pensar em indenização. De minimis non curat praetor." (Pontes de Miranda, Tratado, cit., t. 26, p. 34-5, § 3.108, n. 2)"

No mesmo sentido, o mestre Antonio Jeová Santos, in *Dano Moral Indenizável*, 4ª edição revista, ampliada e atualizada de acordo com o novo Código Civil, Editora RT, página 110, leciona:

"2.2 – NEM TODO MAL-ESTAR CONFIGURA DANO MORAL. Visto dessa forma parece que qualquer abespinhamento propicia o exurgimento do dano moral. Qualquer modificação no espírito, ainda que fugaz, aquele momento passageiro de ira, pode causar indenização. Sem contar que existem pessoas de suscetibilidade extrema. Sob qualquer pretexto, ficam vermelhas, raivosas, enfurecidas. Não se pode dizer que não houve lesão a algum sentimento. Porém, seria reduzir o dano moral a mera sugestibilidade, ou proteger alguém que não suporta nenhum aborrecimento trivial, o entendimento que o dano moral atinge qualquer gesto que cause mal-estar. ... Simples desconforto não justifica indenização. ... O perfeito entendimento sobre a configuração do dano moral está, exatamente, no verificar a magnitude, a grandeza do ato ilícito. ... O dano moral somente ingressará no mundo jurídico, com a subsequente obrigação de indenizar, em

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 – Centro – CEP: 68628-970 – Tel.: (091) 3729-8037 – 37296038 – 37296003 – Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 – Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 8



havendo alguma grandeza no ato considerado ofensivo a direito personalíssimo. Se o ato fido como gerado do dano extrapatrimonial não possui virtualidade para lesionar sentimento ou causar dor e padecimento íntimo, não existiu o dano moral passível de ressarcimento. Para evitar a abundância de ações que tratam de danos morais presentes no foro, havendo uma autêntica confusão do que seja lesão que atinge a pessoa e do que é mero desconforto, convém repetir que não é qualquer sensação de desagrado, de molestamento ou de contrariedade que merecerá indenização. O reconhecimento do dano moral exige determinada envergadura. Necessário, também, que o dano se prolongue durante algum tempo e que seja a justa medida do ultraje às afeições sentimentais. As sensações desagradáveis, por si sós, que não trazem em seu bojo lesividade a algum direito personalíssimo, não merecerão ser indenizadas. Existe um piso de inconvenientes que o ser humano tem de tolerar, sem que exista o autêntico dano moral.”.

Com base nos ensinamentos dos mestres acima, pode-se considerar o dano moral como a dor subjetiva, interior, que, fugindo à normalidade do dia-a-dia do homem, venha lhe causar ruptura em seu equilíbrio emocional, interferindo intensamente em seu bem estar.

Nesse sentido, segue abaixo julgado do STJ:

RECURSO ESPECIAL. VIOLAÇÃO AO ARTIGO 535 DO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. INOCORRÊNCIA. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. COMPRA DE VEÍCULO 'ZERO' DEFETUOSO.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37296038 - 37296003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.para.gominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 9



DANOS MORAIS. INEXISTÊNCIA. MERO DISSABOR. I. Não há falar em maltrato ao disposto no artigo 535 da lei de ritos quando a matéria enfocada é devidamente abordada no âmbito do acórdão recorrido. II. **Os danos morais surgem em decorrência de uma conduta ilícita ou injusta, que venha a causar forte sentimento negativo em qualquer pessoa de senso comum, como vexame, constrangimento, humilhação, dor. Isso, entretanto, não se vislumbra no caso dos autos, uma vez que os aborrecimentos ficaram limitados à indignação da pessoa, sem qualquer repercussão no mundo exterior.** Recurso especial parcialmente provido. (REsp 628854/ES, Recurso Especial 2003/0232266-0, Rel. Min. CASTRO FILHO, Órgão Julgador T3 - TERCEIRA TURMA, Data do Julgamento 03/05/2007, DJ 18/06/2007 p. 255) AGRAVO REGIMENTAL EM AGRAVO DE INSTRUMENTO. RESCISÃO DE COMPROMISSO DE COMPRA E VENDA DE IMÓVEL. IMPONTUALIDADE. DANO MORAL. INEXISTÊNCIA. 1. O mero inadimplemento contratual não enseja, por si só, indenização por dano moral. "**Salvo circunstância excepcional que coloque o contratante em situação de extraordinária angústia ou umilhação, não há dano moral.** Isso porque, o dissabor inerente à expectativa frustrada decorrente de inadimplemento contratual se insere no cotidiano das relações comerciais e não implica lesão à honra ou violação da dignidade humana" (REsp n. 1.129.881/RJ, relator Ministro MASSAMI UYEDA, 3ª Turma, unânime, DJe 19.12.2011). 2. Agravo regimental a que se nega provimento. (AgRg no AgRg no Ag 546608 / RJ, AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO 2003/0153952-4, Rel. Min. MARIA ISABEL GALLOTTI, Órgão Julgador T4 - QUARTA TURMA, Data

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37296038 - 37296003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 10



(do Julgamento 03/05/2012, DJe 09/05/2012.)

A existência do dano é fundamental para que se imponha a obrigação de indenizar. Não há como se falar em indenização se não houver dano a reparar. E apesar disso, pretende o Autor, uma indenização em total descompasso com a doutrina e jurisprudência dominante, uma vez que ele nem demonstra na inicial o abalo sofrido e a Prefeitura Municipal de Paragominas não praticou nenhum ato ilegal ou ilícito.

A condenação em reparar o **dano moral coletivo** visa punir e inibir a injusta lesão da esfera moral de uma coletividade, preservando, em ultima ratio, seus valores primordiais. Assim, o reconhecimento de **dano moral coletivo** deve se limitar às hipóteses em que configurada grave ofensa à moralidade pública, sob pena de sua banalização, tornando-se, somente, mais um custo para as sociedades empresárias, a ser repassado aos consumidores.

Não pode o Município de Paragominas ser condenado por danos morais por não ter implementando o uso dos taxímetros no âmbito municipal, uma vez que em hipótese alguma feriu a honra da coletividade.

É cristalino que nem toda a ofensa a interesses difusos e coletivos é passível de dano moral coletivo. Para que haja uma condenação, deve haver uma lesão grave aos valores fundamentais da sociedade, e que essa violação seja de forma injusta e intolerável, o que não foi o que ocorreu no presente caso.

A jurisprudência é predominante e farta neste sentido, senão vejamos:

RECURSO ESPECIAL. CONSUMIDOR. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE AÉREO. DEVER DE INFORMAÇÃO. FORMULÁRIO ESCRITO. INEXISTÊNCIA DE NORMA ESPECÍFICA AO TEMPO DA PROPOSITURA DA AÇÃO. IMPROCEDÊNCIA. DANOS MORAIS COLETIVOS. INOCORRÊNCIA. RECURSO PROVIDO. 1. É inviável o ajuizamento de ação civil pública para condenar certa

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37298038 - 37298003 - Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.PARAGOMINAS.PA.GOV.BR



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 11



companhia aérea a cumprir o dever de informar os passageiros acerca de atrasos e cancelamentos de vôos, seguindo forma única e detalhada, sem levar em conta a generalidade de casos e sem amparo em norma específica, apenas com suporte no dever geral de prestar informações contido no art. 6º, III, do Código de Defesa do Consumidor. 2. A condenação em reparar o dano moral coletivo visa punir e inibir a injusta lesão da esfera moral de uma coletividade, preservando, em ultima ratio, seus valores primordiais. Assim, o reconhecimento de dano moral coletivo deve se limitar às hipóteses em que configurada grave ofensa à moralidade pública, sob pena de sua banalização, tornando-se, somente, mais um custo para as sociedades empresárias, a ser repassado aos consumidores. 3. No caso concreto, não restou configurada a grave ofensa à moralidade pública a ensejar o reconhecimento da ocorrência de dano moral coletivo. 4. Recurso especial provido.

(STJ - REsp: 1303014 RS 2011/0185365-0, Relator: Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Data de Julgamento: 18/12/2014, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 26/05/2015)

Apelação Em Ação Civil Pública. Direito Constitucional E Administrativo. Sindicato. Termo De Ajustamento De Conduta. Descumprimento. Danos Morais Coletivos. Inocorrência. 1. Nem toda ofensa a interesses difusos ou coletivos é passível de causar dano moral coletivo. O ilícito deve ser capaz de violar valores ou interesses da coletividade. 2. Para haver condenação à reparação, o dano deve corresponder a uma lesão a valores fundamentais da sociedade e essa vulneração ocorrer de forma injusta e intolerável, gerando intranquilidade social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva. 3. Negado provimento ao recurso.

(TJ-RO - APL: 00077138320138220001 RO 0007713-83.2013.822.0001, Data de Julgamento: 05/11/2018, Data de Publicação: 19/11/2018)

Portanto, não merece prosperar a condenação do Requerido a título de danos morais coletivos.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 - Centro - CEP: 68628-970 - Tel.: (091) 3729-8037 - 37298038 - 37298003 - Fax: 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 - Paragominas-PA
WWW.PARAGOMINAS.PA.GOV.BR



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 12



Por todo o exposto, **REQUER** digno-se Vossa Excelência, seja decretada a **TOTAL IMPROCEDENCIA DA AÇÃO**, nos termos expostos.

Requer o acolhimento da preliminar arguida, com a extinção do processo sem resolução do mérito.

Protesta provar o alegado por todos os meios de provas em direito admitidas, ouvida de testemunhas, depoimento pessoal da autora, sem prejuízo de outras provas eventualmente cabíveis.

Nesses Termos,
Pede Deferimento.

Paragominas – PA. 21 de julho de 2020.

ARY FREITAS VELOSO
OAB-PA 6.635

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGOMINAS
Rua do Comércio, 1212 – Centro – CEP: 68628-970 – Tel.: (091) 3729-8037 – 37296038 – 37296003 – Fax 3729-8004
CNPJ: 05.193.057/0001-78 – Paragominas-PA
WWW.paragominas.pa.gov.br



Assinado eletronicamente por: ARY FREITAS VELOSO - 21/07/2020 15:11:34
<https://pje-consultas.tpa.jus.br/pje-1g-consultas/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=20072115113407700000017481215>
Número do documento: 20072115113407700000017481215

Num. 18453657 - Pág. 13