**ANOTAÇÕES PARA O VOTO ORAL**

(Voto escrito em fase de revisão)

MINISTRO LUÍS ROBERTO BARROSO

**RE 1.054.110/SP e ADPF 449/CE**

I. Apresentação do tema

1. A questão constitucional trazida na ADPF 449, sob relatoria do Min. Luiz Fux, e no RE 1.054.110, sob minha relatoria, consiste em *saber se a proibição ao uso de carros particulares para o transporte individual remunerado de passageiros viola mandamentos constitucionais.*

2. Em ambos os casos, leis municipais – a Lei nº 10.553/2016, do Município de Fortaleza, e a Lei nº 16.279/2015, do Município de São Paulo – proibiram a atividade, partindo da compreensão de que o transporte individual remunerado admite *apenas* *uma* modalidade de prestação: o regime reservado aos táxis, que pressupõe autorização do Poder Público para o seu exercício. De acordo com essa concepção, qualquer outro regime de prestação seria *ilícito*, equiparando-se a “táxi clandestino”.

3. Originariamente, portanto, a discussão recaía sobre a natureza jurídica do transporte em questão: se obrigatoriamente pública, seja como uma atividade de utilidade pública, seja como um serviço público[[1]](#footnote-1) – a depender, necessariamente, de autorização do Poder Público – ou se atividade econômica, passível de regulação, mas não de interdição. A superveniência da Lei nº 13.640, de 26.03.2018, que alterou a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3.01.2012), resolveu essa controvérsia.

4. De fato, passou ela a prever a existência de duas situações distintas, sujeitas a regimes jurídicos diversos: a) o transporte público individual, a ser oferecido pelo sistema tradicional de táxis (art. 4º, inciso VIII[[2]](#footnote-2)); e b) o transporte remunerado privado individual de passageiros, que pode ser prestado por motoristas de plataformas como *Uber, Cabify* e *99 Táxi* (art. 4º, inciso X[[3]](#footnote-3)).

5. A nova lei, ademais, cuidou ela própria de instituir normas gerais para o transporte privado individual, bem como de atribuir aos municípios e ao Distrito Federal competência para a *regulamentação* e *fiscalização* desse serviço, submetido a regime *diverso* daquele que incide sobre os táxis ( arts. 11 – A e 11 – B[[4]](#footnote-4)).

6. Reconhecida a natureza privada da atividade, a controvérsia se transferiu para a interpretação dos princípios constitucionais que orientam a ordem econômica. De um lado, tem-se a *livre iniciativa*, que em sua potencialidade máxima afastaria toda e qualquer intervenção estatal; e, de outro lado, a *proteção do consumidor* e a *livre concorrência*, que legitimam as intervenções estatais para corrigir as “falhas de mercado”.

7. Meu voto está dividido em três partes: I. O impacto social das inovações; II. A livre-iniciativa e as soluções com ela compatíveis; e III. Limites da competência municipal e distrital na regulamentação e fiscalização.

II. Inovação e impactos sociais: a inevitabilidade da mudança

 1. De acordo com Yuval Noah Harari, três grandes revoluções moldaram a história da humanidade: a Revolução Cognitiva, a Revolução Agrícola e a Revolução Científica.

 3. A *Revolução Cognitiva* deu-se por volta de 70 mil anos atrás, marcando verdadeiramente o início da história. A partir desse momento se desenvolve o traço distintivo essencial que singulariza a condição humana, que é a comunicação, a linguagem, a capacidade de transmitir informação, conhecimento e ideias.

4. A *Revolução Agrícola* tem lugar há cerca de 10 mil anos, com o domínio de técnicas de plantio e a domesticação de animais. A possibilidade de produzir alimentos em vez de ir buscá-los ou caçá-los fixou os grupos humanos em lugares determinados, fazendo com que passassem de nômades a sedentários. Começam a surgir as cidades, os Estados e os Impérios.

5. Por fim, veio a *Revolução Científica*, que tem início ao fim do Renascimento, na virada do século XV para o XVI, e se estende até os dias de hoje. A Revolução Científica tem como um dos seus principais desdobramentos a *Revolução Industrial*.

6. O mundo se encontra em meio a uma revolução tecnológica de larga escala e impressionante velocidade, que está alterando substancialmente o modo como as pessoas vivem, trabalham e se relacionam. Trata-se da quarta revolução industrial, que sucede as três anteriores: a que veio com o uso do vapor (1850-1900), a da eletricidade (1900-1940) e a do motor e da automação (1940-1900)[[5]](#footnote-5).

8. A nova revolução é a Revolução Digital, que incorporou a mudança da tecnologia mecânica e eletrônica analógica para a eletrônica digital. A nova tecnologia permitiu a massificação do computador, do telefone celular digital e, conectando bilhões de pessoas em todo o mundo, a *internet*. Vivemos a era da informação e do acesso quase ilimitado ao conhecimento.

 9. A maneira como se realiza uma pesquisa, se fazem compras, se chama um táxi, reserva-se um vôo ou ouve-se música, para citar alguns exemplos, foi inteiramente revolucionada. Nós vivemos sob a égide de um novo vocabulário, uma nova semântica e uma nova gramática. A linguagem dos nossos dias inclui um conjunto de termos recém-incorporados, sem os quais, no entanto, já não saberíamos viver:

10. Google, Whatsapp, Waze, Spotify, Youtube,Windows, Dropbox, Skype, I-tunes, I-phone, Facetime, Facebook, Twitter, Instagram, Amazon, Google maps, Google translator, Netflix. Para citar apenas os que eu conheço de conhecimento próprio. Os solteiros ainda têm o Tinder. Mas eu já estou fora dessa.

11. A maior parte dos processos no Supremo Tribunal Federal, hoje, é eletrônica. O interessado faz o *upload* da sua petição onde estiver. E eu decido acessando o sistema de onde estiver, e depois assino eletronicamente por meio de um *app* no meu celular, seja de Brasília, de Londres ou de Vassouras.

12. Em outra época, as maiores empresas do mundo eram as companhias petrolíferas ou as fabricantes de automóveis ou de utilidades. Hoje, as cinco empresas mais valiosas são Apple, Amazon, Microsoft, Google e Facebook. Tecnologia, conhecimento, propriedade intelectual. Inovação e avanços tecnológicos constroem esse admirável mundo novo[[6]](#footnote-6) da biotecnologia, da inteligência artificial, da robótica, da impressão em 3-D, da nanotecnologia e da computação quântica. O futuro é imprevisível e assustador, em meio a profecias que preveem a própria perda da primazia do *homo sapiens*, tal como o conhecemos.

 13. Não há setor da economia tradicional que não tenha sido afetado. Está todo mundo atrás de novos modelos de negócio e, como bússola desse caminho, busca-se também uma nova ética, que consiga combinar liberdade, privacidade, veracidade, competição leal, proteção contra *hackers*, contra a criminalidade *online* e outras vicissitudes.

14. Diversas funções, ofícios e equipamentos passam da essencialidade ao desuso. As cadeiras vazias dos taquígrafos no centro do plenário do STF indicam essa realidade. Aprender datilografia, ouvir uma fita cassete, gravar um videoteipe ou mesmo aguardar o sinal de fax são exemplos de ações que fizeram parte de nosso cotidiano, mas que hoje precisam de legendas explicativas para gerações mais novas.

15. Em realidade, essa “*destruição criativa*” designada por Schumpeter, própria dos ciclos de desenvolvimento capitalista, não é uma novidade. A expressão inovação foi, inclusive, adjetivada de “*disruptiva*”, para designar as ideias capazes de enfraquecer ou substituir indústrias, empresas ou produtos estabelecidos no mercado.

16. Nesse cenário, é fácil perceber a origem dos conflitos que têm surgido entre os detentores de tecnologias disruptivas e os agentes tradicionais do mercado: *players* estabelecidos veem seus mercados, por vezes monopolistas, ameaçados por atores que aproveitam as lacunas de regulamentação de novas atividades para a obtenção de vantagens competitivas, sejam elas regulatórias ou tributárias.

 ⇒ É o caso, por exemplo, das disputas envolvendo o WhatsApp e as concessionárias de telefonia; Netflix e empresas de televisão a cabo; Airbnb e redes de hotéis; e, como retratado neste recurso extraordinário, entre o serviço de transporte individual por aplicativo e os táxis[[7]](#footnote-7).

17. Assim como não se ouve música como se ouvia há 10 ou 15 anos, a forma como as pessoas se comunicam, leem livros, assistem filmes, se hospedam ou se locomovem pelas cidades não é mais aquela de alguns anos atrás. Trata-se de um dado de realidade. É inócuo tentar proibir a inovação ou buscar reestabelecer o *status quo* do mercado.

18. Assim como a destruição de máquinas de tear, no início do século XIX, por trabalhadores ingleses do ramo tecelagem não conseguiu frear a Revolução Industrial, o neoludismo dos dias atuais tampouco colocará fim à Revolução Tecnológica. O desafio do Estado está, portanto, em *como* acomodar a inovação em mercados preexistentes. A proibição da atividade, na tentativa de contenção do processo de mudança, evidentemente não é um caminho. É como tentar aparar vento com as mãos.

III. A livre iniciativa na constituição

 **1. O oficialismo**

 1. Uma das disfunções atávicas da formação nacional – ao lado do patrimonialismo e da cultura da desigualdade – é o *oficialismo*, que é uma postura de permanente dependência do Estado para tudo. Esta é a característica que faz depender do Estado – isto é, da sua bênção, apoio e financiamento – todos os projetos pessoais, sociais ou empresariais. Da telefonia às fantasias de carnaval, tudo depende do dinheiro do BNDES, da Caixa Econômica, dos Fundos de Pensão, dos cofres estaduais ou municipais.

 2. Ou dos favores do Presidente, do Governador ou do Prefeito. No mínimo, de uma permissão ou autorização. Os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa têm sido vencidos pelo capitalismo de Estado brasileiro, com seu paternalismo e distribuição discricionária de benesses. Nós precisamos de mais sociedade civil, mais empreendedorismo, mais movimento social. E de um capitalismo com risco privado, concorrência, empresários honestos e regras claras e estáveis, propiciadoras de um bom ambiente de negócios.

 3. O papel do Estado é estabelecer bons marcos regulatórios e incentivar a competição, e não blindar agentes econômicos dominantes das ameaças trazidas pela inovação.

 **2. Sentido e alcance da livre iniciativa**

1. A Constituição de 1988 reservou dois papeis à livre iniciativa. Ela funciona, *em primeiro lugar*, como um dos *fundamentos* do Estado brasileiro, inscrita logo no art. 1º, e revela uma expressão da ideia geral de liberdade. Nesse sentido, ela transcende uma dimensão puramente econômica, significando que a regra geral, em todos os domínios, é que as pessoas sejam livres para suas escolhas existenciais, profissionais, filantrópicas, de lazer etc.

 2. Além de ser um princípio fundamental do Estado brasileiro, a livre iniciativa é também um princípio geral da ordem econômica. Isso significa uma opção por um regime de economia de mercado – que gravita em torno da lei da oferta e da procura.

 **3. Inconstitucionalidade das normas que proíbam explícita ou implicitamente o transporte individual de passageiros cadastrados em aplicativos**

1. Há diversos fundamentos para essa inconstitucionalidade. Destaco três.

 **1º.** A Constituição assegura, como regra, o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização. A legislação infraconstitucional não pode excluir determinada atividade da esfera da livre iniciativa, salvo se norma constitucional autorizar a interferência. Pois bem:

 ⇒ *não há regra nem princípio constitucional que prescreva a manutenção de um modelo específico de transporte individual de passageiros*. A edição de leis ou atos normativos proibitivos, pautada em uma inexistente exclusividade do modelo empreendido por táxis, não se conforma ao regime constitucional da livre iniciativa.

 **2º.** Livre iniciativa significa, também, livre-concorrência. Nessa ideia se contém uma opção pela economia de mercado, assentada na crença de que a competição entre os agentes econômicos, de um lado, e a liberdade de escolha dos consumidores, de outro, produzirão os melhores resultados sociais: qualidade dos bens e serviços e preço justo. Pois bem:

 ⇒ *É contrário a esse regime de livre competição a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos* – os táxis -, *com o propósito simples de afastar o impacto gerado pela inovação no setor* – a chegada, entre outros, dos *Uber’s, Cabify’s e 99’s.*

 **3º.** Como nenhum princípio é absoluto, o Estado pode interferir com a livre iniciativa para sanar *falhas de mercado* e promover outros valores tutelados pela Constituição, como os direitos do consumidor. A chegada de novos atores em um mercado pré-estabelecido não pode, por exemplo, eliminar a livre concorrência, nem o potencial criativo e inovador que ela fomenta. O Estado, portanto, pode incentivar ou desincentivar comportamentos onde o livre-mercado não realiza adequadamente os valores constitucionais. Porém:

  ⇒ *A regulação estatal não pode afetar o núcleo essencial da livre-iniciativa, privando os agentes econômicos do direito de empreender, inovar e competir*. *A restrição desproporcional ao transporte ao transporte individual por motoristas cadastrados em aplicativos contraria a Constituição.*

2. Cumpre assim, e finalmente, definir os limites legítimos da regulação da atividade e os limites da competência municipal e distrital para regulamentação e fiscalização do serviço.

IV. Limites à regulação da atividade e da competência municipal e distrital

 1. Antes da chegada de Uber, Cabfy e 99 no mercado, o serviço de táxi desfrutava de um monopólio de fato no transporte individual de passageiros. Essa circunstância gerou persistentes falhas de mercado, estimuladas pela falta de competição.

2. Preço fixo alto, má qualidade dos veículos e, por vezes, má atitude dos condutores. Com a chegada da concorrência dos motoristas cadastrados em aplicativos, o serviço de táxi sofreu significativo aprimoramento: criaram-se aplicativos para chamada de táxis; descontos começaram a ser oferecidos; as frotas foram modernizadas; e os motoristas incorporaram novo padrão de atendimento.

3. A convivência de regimes de regulação distintos no mercado de transporte individual de passageiros teve, portanto, *um impacto positivo na qualidade do serviço*. Essa foi, inclusive, a avaliação da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda – SAE/MF, na Nota Técnica nº 06013/2016. O regime de autorização a que estão submetidos os taxis impunha barreiras ao ingresso de novos operadores no mercado.

4. Isso significava, na prática, uma limitação à quantidade de carros em circulação e, consequentemente, um obstáculo à competição – agravado pelo fato de haver controle de preço com o uso do taxímetro. A admissão de diferentes regimes de regulação para a mesma atividade, que caracteriza a denominada *assimetria regulatória*, revelou ser o caminho para o aumento da competitividade, com a proporcional melhoria de bem-estar do usuário dos serviços.

5. Outros aspectos positivos foram:

 (i) ampliação do direito de escolha dos usuários do serviço, ampliando-se a proteção ao consumidor, prevista no art. 170, V da Constituição;

 (ii) impacto positivo sobre a mobilidade urbana. Pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha, em fevereiro de 2017, revelou que 59% das pessoas usam os serviços para chegar ou sair de uma estação de metrô/trem ou ponto de ônibus. Esses dados revelam que a modalidade privada de transporte individual atendeu uma demanda reprimida por modais de integração às linhas de transporte público;

 (iii) efeitos positivos sobre o meio ambiente. Estudo do *Massachusetts Institute of Tecnology – MIT*, divulgado em 16 de janeiro de 2018, atesta que o transporte compartilhado por meio de aplicativos contribui para a diminuição da quantidade de veículos em circulação, melhoria do trânsito nas cidades e na emissão de poluentes.

6. Em suma: a admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi, afirma-se, portanto, como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que:

(i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência;

(ii) incentiva a inovação;

(iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente;

(iv) protege o consumidor; e

(v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”.

V. Solução do problema

 1. A partir dessas premissas é possível extrair três conclusões para a solução da questão constitucional submetida ao STF neste recurso extraordinário com repercussão geral e na ADPF.

***A primeira:*** **é a de inconstitucionalidade da proibição da atividade de transporte remunerado individual por motoristas cadastrados em aplicativos.**

 ⇒ À luz dessa premissa, é inconstitucional a lei paulistana nº 16.279/2015, que proíbe o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas, é *inconstitucional* por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

***A segunda***: *a de que é igualmente inconstitucional a edição de regulamento e exercício de fiscalização que, na prática, inviabilize a atividade*

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

2. A esse propósito, a Lei federal nº 13.640, de 26.03.2108, estabeleceu a regulação adequada na matéria, prevendo: (i) a cobrança de tributos pela prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório (DPVAT); (iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; (iv) a exigência de habilitação para dirigir; (v) o atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; (vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV); e (vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais.

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

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

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

***A terceira***: *a de que pode ser legítima uma atuação para preservar o mercado concorrencial, de modo a que não se substitua um monopólio “de fato” por outro em prejuízo ao usuário/consumidor.*

 1. Em tese, deve-se considerar o risco de atuação predatória do transporte privado de passageiros em relação ao serviço de táxi. É certo, que em contextos em que uma mesma atividade está submetida a graus diversos de intervenção, é necessário que o Poder Público atue para assegurar a concorrência, corrigindo os efeitos de uma competição imperfeita.

 2. Na prática, contudo, a atuação de motoristas por aplicativo e a de táxis, sequer permite afirmar a coincidência exata de mercado. Veja-se que motoristas cadastrados em aplicativos: (i) não podem buscar passageiros por circulação em ruas (sistema de bandeirada). Esse continua sendo um mercado exclusivo da modalidade *pública* do transporte individual; (ii) da mesma forma, o Poder Público concede aos táxis, mas não aos operadores de transporte individual privado de passageiros, pontos específicos em locais de embarque privilegiado, como aeroportos e rodoviárias, assim como locais reservados de estacionamento público.

 ⇒ A concorrência ocorre, portanto, apenas na chamada por aplicativo, cabendo ao consumidor a escolha do serviço que lhe for mais conveniente.

 3. Note-se, ainda, que o transporte *privado* individual tampouco possui isenção tributária para aquisição de veículo, nem conta com acesso a faixas seletivas de trânsito. Esse cenário afasta a existência de competição injusta.

 4. A inexistência de concorrência desleal foi, inclusive, afastada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE. Em estudo que avaliou especificamente a entrada da *Uber* no mercado entre 2014 e 2016, indicou-se a ausência de danos à concorrência em relação ao serviço de táxi chamado por aplicativo. Afirmou-se que a entrada de novos ofertantes no mercado de transporte remunerado individual de passageiros solucionou “*algumas falhas de mercado presentes no referido setor, tornando defasada a regulação atual dos serviços de táxi*”.

 5. Diante disso, o que se percebe é que cabe, ao serviço de táxi promover a qualificação de sua atuação para que se mantenha atrativo ao consumidor, não se identificando fundamento para a instituição de reservas de mercado.

V. Conclusão

59. Diante do exposto, voto pela **procedência parcial** do pedido da ADPF, para declaração de inconstitucionalidade sem redução de texto do art. 1º da Lei nº 10.553/2016, de modo a afastar de seu âmbito de incidência qualquer interpretação que proíba ou restrinja de forma desproporcional o transporte individual privado de passageiros. Com relação ao recurso extraordinário, voto pelo seu **desprovimento.** Fixo as seguintes teses de julgamento:

*1. A proibição ou restrição desproporcional da atividade de transporte remunerado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e*

*2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem estabelecer medidas anticoncorrenciais, como restrições de entrada ou controle de preço, uma vez que tal competência não pode contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal, que tem atribuição privativa na matéria (CF/1988, art. 22, XI).*

1. Há controvérsia sobre a natureza do serviço de táxi. Há quem sustente se tratar de um serviço público, como se colhe da doutrina de Eros Grau, ao afirmar que a Lei nº 12.468/2011 atribuiu ao transporte público individual remunerado de passageiros o caráter de *serviço público*. (https://www.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf). Por outro lado, há quem indique que se trata de um serviço de utilidade pública, inserido no âmbito da iniciativa privada. É o que afirma Celso Antônio Bandeira de Mello: “*os serviços prestados pelos táxis – e quanto a isto nada importa que o sejam por autônomos ou por empresas – possuem especial relevo para toda a coletividade, tal como se passa, aliás, com inúmeras outras atividades privadas, devendo por isso ser objeto de regulamentação pelo Poder Público, como de fato ocorre, mas obviamente isto não significa que sejam categorizáveis como serviços públicos”.* (Celso Antonio Bandeira de Mello, *Pareceres de Direito Administrativo*, 2011, p. 212-227). [↑](#footnote-ref-1)
2. Lei nº 12.587/2012, Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: (...) 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; [↑](#footnote-ref-2)
3. Lei nº 12.587/2012, 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [↑](#footnote-ref-4)
5. Idem, p. 2. [↑](#footnote-ref-5)
6. *Admirável Mundo Novo* é o título de um livro – livro é uma forma de transmissão de conhecimento e informação impressos em papel e encadernado – de ficção científica, que descreve uma sociedade em que as pessoas são geradas em laboratório e programadas. Eu li no ginásio e fiquei apavorado. [↑](#footnote-ref-6)
7. É curioso notar que o próprio serviço de táxi foi objeto de resistência por parte dos cocheiros no início da operação no Brasil. Como destaca a reportagem de Lizbeth Batista, de 23.08.2011, a edição do jornal o Estado de São Paulo, de 23 de agosto de 1911, contou com a seguinte notícia: “*Na Luz – Attitude dos cocheiros – Aggressão ao gerente da Companhia Nacional Auto-Paulista – Indifferença dos policiaes - A Companhia Nacional Auto-Transportes, inaugurando o serviço de automóveis, mandou hontem postar os seus veículos na estação da Luz afim de aproveitar a condução dos passageiros que desembarcam. Esta concorrência ao serviço de carros de praça não foi recebida por estes com boa sombra e chegou a espalhar-se que os cocheiros, reunidos, não consentiram em que os autos se conservassem na linha dos outros vehiculos”*. Disponível em https://brasil.estadao.com.br/blogs/arquivo/servico-de-taxi-causava-revolta-entre-cocheiros/. Acesso em 19.07.2018. [↑](#footnote-ref-7)