



DEFENSORIA PÚBLICA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA

1ª Defensoria Pública do Núcleo
Regional de São Lourenço do Oeste

**EXCELENTÍSSIMA SENHORA JUÍZA DE DIREITO DA VARA ÚNICA DA
COMARCA DE SÃO LOURENÇO DO OESTE/SC**

URGENTE

A DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SANTA CATARINA,
presentada pelo Defensor Público signatário, no uso de suas atribuições
constitucionais e legais, vem perante Vossa Excelência ajuizar

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE LIMINAR

Em face do **MUNICÍPIO DE SÃO LOURENÇO DO OESTE**, pessoa
jurídica de direito público interno, representada pelo Exmo. Sr. Rafael Caleffi,
Prefeito Municipal, com endereço na Rua Duque de Caxias, nº 789, São Lourenço do
Oeste/SC, conforme segue:

Rua Nereu Ramos, nº 581, São Lourenço do Oeste/SC - CEP: 89990-000

Telefone: (49) 3372-1129

E-mail: saoulourencodoeste@defensoria.sc.gov.br



1) DOS FATOS

A Defensoria Pública do Estado de Santa Catarina tomou conhecimento de que o serviço de transporte remunerado individual de passageiros, por meio de aplicativos, como por exemplo UBER, CABIFY e 99, começou a ser implementado em São Lourenço do Oeste/SC na segunda metade do ano de 2019.

A princípio a atividade era prevista no Decreto Municipal n. 6.363/2019 que possuía redação muito semelhante a Lei Federal n. 13.640/2018 que disciplinou tal matéria.

Todavia, foi promulgado pelo Poder Executivo do Município de São Lourenço do Oeste a Lei n. 2.520, de 10 de dezembro de 2019, que *“Dispõe sobre o transporte remunerado privado individual de passageiros, com uso de aplicativos de tecnologia de transporte, no Município de São Lourenço do Oeste, e dá outras providências.”*

Referida legislação, conforme se verá a frente, tornou extremamente difícil a concessão de licença para o exercício da atividade, prevendo uma série de requisitos não previstos na legislação federal, em nítida afronta aos princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência.

Com efeito, a não concessão de licenças para o exercício da atividade do serviço de transporte remunerado individual de passageiros afeta, de forma geral, tanto os motoristas como os consumidores, motivo pelo qual faz-se necessário o ajuizamento da presente ação civil pública.

2) DA LEGITIMIDADE ATIVA

A legitimidade da Defensoria Pública decorre do art. 5º, inc. II, da Lei n. 7.347/85 e do art. 3º-A, inc. VII, da Lei Complementar n. 80/94. Mas não só, o STF já



decidiu em sede de repercussão geral no RE. 733.433, tema 607, em 04/11/2015, que:
“A Defensoria Pública tem legitimidade para a propositura da ação civil pública em ordem a promover a tutela judicial de direitos difusos e coletivos de que sejam titulares, em tese, pessoas necessitadas”.

É importante ressaltar que a jurisprudência do STJ tem, adequadamente, interpretado o termo necessitado de forma ampla, abrangendo a hipossuficiência jurídica, técnica e informacional, além da conhecida econômica.

Nesse sentido:

“[...] III - O Superior Tribunal de Justiça, ao interpretar os requisitos legais para a atuação coletiva da Defensoria Pública, encampa exegese ampliativa da condição jurídica de "necessitado", de modo a possibilitar sua atuação em relação aos necessitados jurídicos em geral, não apenas dos hipossuficientes sob o aspecto econômico. Caso concreto que se inclui no conceito apresentado.[...] (AgInt no REsp 1510999/RS, Rel. Ministra REGINA HELENA COSTA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 08/06/2017, DJe 19/06/2017)”

No caso concreto, temos a violação de direitos difusos ligados aos consumidores e aos motoristas de aplicativo. Como se sabe o serviço de aplicativo de transporte é utilizado principalmente por pessoas/consumidores que não possuem veículo, devido inclusive aos valores mais elevados usualmente cobrados por taxistas. Além disso, os motoristas de aplicativo não deixam de ser trabalhadores, muitas vezes que perderam emprego formal ou que não possuem outra fonte de renda para sustento.

Assim sendo, devidamente demonstrada a legitimidade ativa.



3) DO CABIMENTO – POSSIBILIDADE DE CONTROLE DE CONSTITUCIONALIDADE DIFUSO EM AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Antes de se adentrar na fundamentação jurídica, que envolverá controle de constitucionalidade difuso, é importante mencionar que não se desconhece o entendimento predominante de que a ação civil pública não serve como sucedâneo de ação direta de inconstitucionalidade.

Ocorre que: “[...] O Supremo Tribunal Federal tem reconhecido a legitimidade da utilização da ação civil pública como instrumento idôneo de fiscalização incidental de constitucionalidade, pela via difusa, de quaisquer leis ou atos do Poder Público, [...] (Rcl 1898 ED, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Segunda Turma, julgado em 10/06/2014, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-151 DIVULG 05-08-2014 PUBLIC 06-08-2014)”

No caso concreto o controle de constitucionalidade é questão incidental, verdadeira causa de pedir da demanda, não constando do pedido, motivo pelo qual não há empecilho legal.

Do contrário seria necessário o ajuizamento de múltiplas ações individuais para cada indeferimento e exigência ilegal feita pelo requerido, em violação a economia e celeridade processual, além da possibilidade de decisões conflitantes.

4) DA LEGALIDADE DO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS INDEPENDENTE DOS REQUISITOS PREVISTOS NA LEI MUNICIPAL N. 2.5.20/2019.



Pois bem, conforme já narrado a presente ação civil pública visa obstar preventivamente qualquer ato ilegal por parte do ente público requerido, que impeça a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, por pretensos motoristas, através de aplicativos, em descompasso com a Lei Federal n. 12.587/2012.

Nesse contexto, o art. 4º, inc. X, da Lei n. 12.587/2012 passou a conceituar o transporte remunerado privado individual de passageiros como o: *“serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”*

Por sua vez, o art. 11-A da Lei n. 12.587/2012 estabelece que:

“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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018) (Regulamento)“

Além disso, o art. 11-B da Lei n. 12.587/2012 enuncia que:

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: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)''

Posteriormente a promulgação da Lei Federal n. 13.640/2018, o Supremo Tribunal Federal se debruçou sob a matéria, tendo julgado a ADPF n. 449 em 08/05/2019 e o RE n. 1.054.110/SP, em 09/05/2019.

Na ADPF n. 449 restou decidido que é inconstitucional lei municipal que proibi ou restringi a atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência.

Por outro lado, foi fixado no RE n. 1.054.110 a tese de repercussão geral de que: *“1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”*.

Ocorre que em 10 de dezembro de 2019 foi promulgada no Município de São Lourenço do Oeste a Lei n. 2.520 que traz uma série de regras restritivas não previstas na Lei Federal.

Vejamos cada artigo que possui vício de constitucionalidade:

Art. 6º O provedor de rede de compartilhamento (PRC) é responsável pelo cadastramento, registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, **devendo cadastrar tanto os veículos quanto os motoristas parceiros no órgão municipal competente.”**



O art. 6º determina que o provedor de rede compartilhada deve cadastrar tanto os veículos quanto os motoristas parceiros no órgão municipal competente. Verifica-se, portanto, a existência de uma obrigação imposta pela lei municipal que não encontra respaldo na legislação federal.

Art. 7º Os motoristas parceiros deverão preencher cadastro em um provedor de rede de compartilhamento (PRC), com as devidas informações solicitadas por esta lei.

§ 1º Para o exercício da atividade descrita nessa Lei deverão os motoristas requerer, junto a Diretoria de Fazenda Municipal, a licença para localização e funcionamento, prevista nos artigos 77 a 83 - L, da Lei nº 298/1979 - Código Tributário Municipal, apresentando os seguintes documentos:

I - cópia da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva, com no mínimo 3 (três) anos, na categoria B ou superior, constando a observação de que o condutor Exerce Atividade Remunerada (EAR);

II - certidão negativa da Vara de Execuções Penais;

III - certidão negativa de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal;

IV - certidão negativa de antecedentes criminais, emitida pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Santa Catarina;

V - certidão negativa de débitos federal, estadual e municipal;

VI - inscrição como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

VII - comprovante de residência.

§ 2º Quanto aos veículos, é indispensável:



I - a apresentação do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRVL);

II - apresentar comprovantes de pagamentos do DPVAT, IPVA e Licenciamento, em dia, juntamente com o laudo de vistoria veicular atualizados anualmente;

III - comprovação de estar em dia com todas as obrigações e encargos do veículo proposto para uso em compartilhamento;

IV - possuir e manter seguro vigente com cobertura de Acidentes Pessoais e Passageiros (APP);

V - possuir placa obrigatoriamente registrada em São Lourenço do Oeste;

VI - ser do modelo sedan e possuir, no máximo, 8 (oito) anos de utilização, contados da data de seu emplacamento.

Vislumbra-se uma séria de exigências ilegais não previstas na legislação federal, sendo elas:

a) CNH com no mínimo 3 anos;

b) certidão negativa da Vara de Execuções Criminais: aqui compete ressaltar que apesar da lei federal trazer a exigência de antecedentes criminais, tal obrigação já é suprida pela certidão de antecedentes emitida pela Polícia Federal e pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de Santa Catarina. Ademais resta nítido o total desconhecimento do Poder Executivo e do Legislativo, quanto a inexistência de uma vara de execuções criminais nesta Comarca;

c) certidão negativa de débitos federal, estadual e municipal: não se trata de requisito previsto na norma federal. Outrossim, caso o motorista possua débitos



compete ao município cobrá-los através dos meios próprios e não impedir a pratica da atividade laboral;

d) comprovante de residência: não se trata de requisito previsto na norma federal.

e) apresentar comprovantes de pagamentos do DPVAT, IPVA e Licenciamento, em dia, juntamente como o laudo de vistoria veicular atualizados anualmente: tal requisito igualmente não se encontra disposto na lei federal.

Não obstante, a esse respeito o TJDFT já se manifestou:

“DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. APELAÇÃO CÍVEL E REMESSA NECESSÁRIA. MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO DE PASSAGEIROS. APLICATIVO UBER. ADMINISTRAÇÃO LOCAL. EXIGÊNCIA DE INSPEÇÃO VEICULAR ANUAL. INAPLICABILIDADE DO DECRETO DISTRITAL Nº 38.258/2017. PROTEÇÃO CONSTITUCIONAL, LIVRE INICIATIVA E EXERCÍCIO DA PROFISSÃO. SENTENÇA MANTIDA. 1. Consoante expressa dicção legal (Lei 12.016/2009 - art. 1º) cabe ?mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por habeas corpus ou habeas data, sempre que, ilegalmente ou com abuso de poder, qualquer pessoa física ou jurídica sofrer violação ou houver justo receio de sofrê-la por parte de autoridade, seja de que categoria for e sejam quais forem as funções que exerça?. 2. Revela-se inovação abusiva a previsão inserta no artigo 16, V, do Decreto Distrital de nº 38.258/2017 que estabelece para a obtenção de Certificado de Autorização, obrigatório para o exercício da atividade, que o veículo seja aprovado em inspeção veicular anual, já que trouxe condicionante não prevista no próprio Código de Trânsito Brasileiro, bem como na Lei nº 12.587/2012, que



institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 3.

Recurso e remessa desprovidos. (TJDFT - Acórdão 1138744, 07036324020188070018, Relator: JOSAPHA FRANCISCO DOS SANTOS, 5ª Turma Cível, data de julgamento: 21/11/2018, publicado no DJE: 30/11/2018. Pág.: Sem Página Cadastrada.) “

f) III - comprovação de estar em dia com todas as obrigações e encargos do veículo proposto para uso em compartilhamento: trata-se de regra não prevista na lei federal e igualmente vaga.

g) V - possuir placa obrigatoriamente registrada em São Lourenço do Oeste: mais uma vez temos requisito não previsto na lei federal:

h) VI – ser do modelo sedan: quanto a tal ponto é verdade que o art. 11-B, inc. II, da Lei n. 12.587/2012 dispor que o poder público municipal possa exigir determinadas características do veículo, tal possibilidade evidentemente diz respeito a características ligadas a segurança do transporte e não ao tipo de veículo (SUV, sedan, hatch etc).

É, com a devida vênia, absurda e flagrantemente inconstitucional, por violar o princípio constitucional da proporcionalidade, além da livre iniciativa e livre concorrência, exigir que o veículo seja sedan.

Resta clarividente a intenção de se privilegiar os taxistas, que usualmente possuem tal tipo de veículo.

Art. 9º,

§ 1º É vedada a condução de veículo cadastrado para prestar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por pessoa diferente daquela que o cadastrou.



§ 2º É vedado o cadastramento de um mesmo veículo para prestar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, por mais de um condutor.

Tal dispositivo também possui uma regra restritiva não prevista na legislação federal. Não se verifica nenhuma ilegalidade na condução de um mesmo veículo, por mais de um condutor, desde que devidamente identificado. É extremamente comum, por exemplo, que pai e filho, em uma família com um único carro, revezem horários na atividade de transporte remunerado privado.

Conclui-se, portanto, que os arts. 6º, 7º, §1º, incs. I, II, V, VII, §2º, incs. II, III, V e VI e 8º, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal n. 2.520/19 violam o art. 22, inc. XI, da CRFB/88, na medida em que invadem a competência legislativa privativa da União, assim como os princípios constitucionais da livre iniciativa e livre concorrência, previstos no caput e inc. IV do art. 170 da CRFB, devendo ser reconhecida a inconstitucionalidade incidental.

Não obstante, ainda que não seja superada a questão relacionada com o controle de constitucionalidade em ação civil pública, temos a invalidade das normas em controle de legalidade.

O §1º do art. 11 da Lei Orgânica Municipal dispõe que:

“§ 1º As competências previstas neste artigo não esgotam o exercício privativo de outras, na forma da Lei, desde que atenda ao peculiar interesse do Município e ao bem estar de sua população **e não conflite com a competência Federal e Estadual.**”

Da mesma forma, o art. 120 da Lei Orgânica Municipal traz o princípio da liberdade de iniciativa.



Logo, de todo modo, os arts. 6º, 7º, §1º, incs. I, II, V, VII, §2º, incs. II, III, V e VI e 8º, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal n. 2.520/19 violam o §1º do art. 11 e o art. 120 da Lei Orgânica Municipal.

5) DA EXIGÊNCIA DE DO IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE QUALQUER NATUREZA E DA TAXA DE LICENÇA PARA LOCALIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO

O inc. I do parágrafo único do art. 11-A da Lei n. 12.587/12 possui como diretriz aos municípios a efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros.

A Lei Municipal n. 2.520/19 inclusive trata da questão atinente ao pagamento do imposto sobre serviços de qualquer natureza, pelo aplicativo, da seguinte forma:

“Art. 4º Parágrafo único. Para fins de tributação, os provedores de redes de compartilhamento (PRC) serão enquadrados como prestadores de serviço, devendo recolher imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN).”

Quanto ao motorista o §1º do art. 7º determina:

“§ 1º Para o exercício da atividade descrita nessa Lei deverão os motoristas requerer, junto a Diretoria de Fazenda Municipal, a licença para localização e funcionamento, prevista nos artigos 77 a 83 - L, da Lei nº 298/1979 - Código Tributário Municipal, apresentando os seguintes documentos”

De igual forma, o art. 1º e o parágrafo único do art. 4º do Decreto Municipal n. 6.363/2019 que também exigem a referida taxa.

Contudo em ambos os casos temos um problema referente a legalidade de tal cobrança. O art. 94 da Lei Orgânica do Município de São Lourenço do Oeste



determina que os tributos municipais devem ser instituídos por lei complementar municipal, logo a Lei Municipal n. 2.520/19, que é ordinária, não poderia ter criado novo fato gerador.

A Lei Complementar Municipal n. 47/2003 que dispõe sobre o ISSQN, em seu art. 1º, enuncia que o fato gerador do imposto é a prestação dos serviços constantes na lista anexa, da qual não se extrai a prestação de serviço de transporte privado individual e remunerado de passageiros.

Não é só, a taxa de licença para localização e funcionamento é prevista no art. 77 do Código Tributário Municipal, com redação dada pela Lei Complementar Municipal n. 128/2010, que possui a seguinte redação:

“Art. 77. O fato gerador da Taxa de Licença para Localização e Funcionamento é o prévio exame e fiscalização das condições de localização, segurança, incolumidade, bem como de respeito a ordem, aos costumes, a tranqüilidade pública, a propriedade, aos direitos individuais e coletivos e a legislação que trata do Plano Diretor Físico Territorial do Município, a que se submete qualquer pessoa física ou jurídica que pretenda localizar estabelecimento comercial, industrial, profissional, prestador de serviço, agropecuário, sociedades, associações civis, bem como ocupar vias e logradouros públicos com móveis e utensílios e exercer qualquer atividade prevista no Cadastro Nacional de Atividades Econômicas, sujeita à prévia licença, ainda que em recinto ocupado por outro estabelecimento.”

Colhe-se que é inaplicável tal taxa motorista, já que não se enquadra no conceito de estabelecimento comercial, industrial, profissional, prestador de serviço, agropecuário, sociedades e associações civis, já que inexistente um recinto físico em que a atividade é desenvolvida.



O Código Tributário Municipal traz ainda uma tabela para cobrança da taxa, de acordo com a natureza da atividade, da qual se extrai que todas possuem obrigatoriamente um estabelecimento físico, onde se realiza o exame e a fiscalização da localização, segurança, incolumidade e dos demais itens.

A taxa certamente poderia ser aplicada a empresa responsável pelo aplicativo, caso instalada no município, mas não ao motorista.

Por se tratar de um conflito entre Lei Ordinária Municipal e Decreto Municipal com Lei Orgânica Municipal e com Lei Complementar Municipal não se trata de controle de constitucionalidade, mas sim de legalidade

Deste modo, temos a ilegalidade do parágrafo único do art. 4º e do §1º do art. 7 da Lei Municipal n. 2.520/19 e do art. 1º e o parágrafo único do art. 4º do Decreto Municipal n. 6.363/2019.

6) DA TUTELA ANTECIPADA

A Lei nº 7.347/85 prevê expressamente no art. 12 a possibilidade de liminar, com ou sem justificação prévia.

Por outro lado, dispõe o art. 300 do CPC:

“Art. 300. 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.”

No caso dos autos a probabilidade do direito é evidente, pois o fundamento jurídico é lastreado na legislação constitucional e legal, bem como na jurisprudência do STF.



Já o *periculum in mora* decorre do fato de que o ente público requerido se encontra autorizado legalmente a indeferir autorizações realizadas por motoristas para prestação de serviços de transporte privado por aplicativos, com base em requisitos e tributos, inconstitucionais e ilegais, bem como em aplicar penalidades administrativas por considerar a atividade como transporte ilegal de passageiros.

Desde modo, temos que presente os requisitos para a tutela antecipada.

7) DO PEDIDO

Ante o exposto, requer-se:

a) a concessão de tutela antecipada, com prévia oitiva do requerido, no prazo de 72 horas, nos termos do art. 2º da Lei nº 8.437/92, com o fim de que seja:

a.1) determinado ao Município de São Lourenço do Oeste/SC que se abstenha de exigir e indeferir autorizações/licenças para transporte remunerado privado individual de passageiros, por aplicativo, com base em requisitos não previstos na Lei n. 13.640/18 (no caso arts. 6º, 7º, §1º, incs. I, II, V, VII, §2º, incs. II, III, V e VI e 8º, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal n. 2.520/19), bem como se abstenha de exigir o pagamento de ISSQN e taxa de licença para localização e funcionamento, da atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros;

a.2) determinado ao Município de São Lourenço do Oeste/SC que se abstenha de aplicar penalidades, por transporte ilegal/clandestino de passageiros, a motoristas que desenvolvam a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, que não cumpram os requisitos dos arts. 6º, 7º, §1º, incs. I, II, V, VII, §2º, incs. II, III, V e VI e



8º, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal n. 2.520/19 e o pagamento de ISSQN e taxa de licença para localização e funcionamento;

a.3) fixada multa individual de R\$ 5.000,00, por descumprimento;

a.4) determinado ao Município de São Lourenço do Oeste/SC a divulgação e publicação de eventual decisão favorável em jornal de circulação local, no átrio da prefeitura municipal e no setor responsável pelas autorizações/licenças;

b) a citação do requerido, por meio de sua Procuradoria, para que, querendo, conteste a presente ação civil pública;

c) ao final, a procedência do pedido, confirmando-se a tutela antecipada, acima pleiteada;

d) a intervenção do Ministério Público, conforme § 1º do art. 5º da Lei nº 7.347/85;

e) a condenação do requerido no pagamento de honorários em favor do Fundo gerido pela Defensoria Pública do Estado de Santa Catarina, a ser indicado quando finda a demanda, bem como nas custas e despesas processuais;

Dá-se a causa o valor de R\$ 100.000,00.

São Lourenço do Oeste/SC, 23 de janeiro de 2020

Roger Rasador Oliveira

Defensor Público