



PROCURADORIA LEGISLATIVA

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 66/2021

INICIATIVA: Vereador Allan Albert Lourenço Ferreira

À MESA DIRETORA

Senhor Presidente,

1. O projeto sob análise, de autoria do edil Allan Albert Lourenço Ferreira, cuja ementa é a seguinte **“ESTABELECE QUE A EMPRESAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, TENHA O DEVER DE NOTIFICAR OS MOTORISTAS CADASTRADOS EM CASOS DE SUSPENSÃO OU DE EXCLUSÃO. INFORMANDO E CONCEDENDO PRAZO PARA DEFESA DA MOTIVAÇÃO APONTADA”**. (sic)
2. *Ab initio*, nota-se que o projeto não obedece a alguns ditames técnicos legislativos. A ementa está escrita de forma incoerente e com ausência de clareza, não seguindo as normas exigidas nos seus artigos 5º e 11, da Lei Complementar nº 95/1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis:

Art. 5º A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei. (grifo nosso)

Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

I - para a obtenção de clareza:

b) usar frases curtas e concisas;

c) construir as orações na ordem direta, evitando preciosismo, neologismo e adjetivações dispensáveis;

(...)

II - para a obtenção de precisão:

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

(...)

3. No mesmo viés, o artigo 1º possui redação imprecisa quanto o destinatário da norma. Ao dizer tão somente “Os motoristas cadastrados nas Empresas de Aplicativos e Transportes de Passageiros, prestadoras de serviços nesta cidade, serão notificados em casos de suspensão ou de exclusão, com indicação claras de descumprimento dos termos do contrato para razões do afastamento”. (sic)

“Feliz a Nação cujo Deus é o Senhor”





4. Desta forma, a fim de evitar a ilegalidade exposta, seria cabível emenda modificativa da ementa e do art. 1º do PL sob análise, caso a matéria não estivesse eivada de inconstitucionalidade como se demonstrará a seguir.
5. Quanto à matéria, a Lei Federal nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*, dispõe o seguinte:

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. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)
(grifos nossos)

6. Portanto, cabe ao Município a organização, regulamentação e fiscalização do serviço em questão. Contudo, a norma ainda preconiza as diretrizes que os municípios e o Distrito Federal devem seguir a fim de regulamentar o serviço:

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)

“Feliz a Nação cujo Deus é o Senhor”





(Regulamento)

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)

(grifos nossos)

7. Com efeito, no tocante à exigibilidade das empresas privadas criarem organismos de averiguação, como “comissão de avaliação” restringe o exercício de direitos inerentes à propriedade privada, matéria de competência legislativa privativa da União, nos termos do artigo 22, XI, da Constituição Federal.
8. Nesse viés, destacamos que o Supremo Tribunal Federal fixou tese em sede de repercussão geral no Recurso Extraordinário (RE) 1054110, no qual julgou inconstitucional a proibição ou restrição, por meio de lei municipal, do transporte individual de passageiro por motoristas cadastrados em aplicativos. O tema também foi objeto de julgamento na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 449.

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

“Feliz a Nação cujo Deus é o Senhor”





9. Conforme jurisprudência acima, vemos que Pretório Excelso julgou inconstitucional a restrição da atividade objeto da proposta em questão. **Portanto, a matéria apresentada não merece prosperar tendo vista a violação ao art. 22, XI da Constituição Federal que confere competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte¹.**
10. Do mesmo modo, note-se que o exercício das atividades econômicas em nosso ordenamento jurídico embasa-se, dentre outros, no princípio da livre iniciativa, havendo limites para a intervenção do Estado na economia, sendo-lhe reservado o papel de agente normativo e regulador, nos expressos termos dos artigos 170, caput, e 174 da Constituição Federal.
11. Como corolário destes fundamentos em que se ancora a ordem econômica nacional, tem-se que interferir nas obrigações entre contratantes, é vedada, em regra, interferência estatal neste aspecto.
12. Corroborando as assertivas acima, tem-se o posicionamento da recente jurisprudência:

Agravo regimental em recurso extraordinário. 2. Direito Constitucional. 3. Decreto distrital que impôs condicionante não prevista no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei 12.587/2012. Exigência de inspeção veicular anual em automóvel locado, como condição para emissão do certificado de autorização, necessário para o exercício de transporte individual privado de passageiros relacionado à plataforma Uber. **4. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. 5. Os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros. Tema 967 da sistemática da repercussão geral. 6. Decisão do Tribunal de origem vai ao encontro da jurisprudência desta Corte.** 7. Ausência de argumentos capazes de infirmar a decisão agravada. 8. Negado provimento ao agravo regimental. (STF - RE: 1275708 DF 0703632-40.2018.8.07.0018, Relator: GILMAR MENDES, Data de Julgamento: 31/05/2021, Segunda Turma, Data de Publicação: 02/06/2021). (destacamos)

13. Sendo assim, interferir na relação privada da forma pretendida pelo projeto é medida que invade o livre exercício da atividade econômica, fundamento básico da ordem econômica e financeira e da República Federativa, expressamente assegurado pela Constituição Federal, no art. 1º, IV, bem como no art. 170, conforme já descrito.

1 Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
XI - trânsito e transporte;





14. Portanto, é nosso parecer que o presente projeto de lei possui **vícios insanáveis de constitucionalidade e legalidade**. Logo, em obediência ao que dispõe o art. 115, IV, do Regimento Interno desta Casa, opinamos pelo envio da matéria à Comissão de Constituição, Justiça e Redação, para análise e devidas considerações.

É o parecer, s.m.j.

Cachoeiro de Itapemirim-ES, 05 de agosto de 2021.

ALEX VAILLANT FARIAS
OAB/ES 13.356
Procurador Legislativo Geral

“Feliz a Nação cujo Deus é o Senhor”

Portal da Câmara www.cachoeirodeitapemirim.es.leg.br	Processo Legislativo http://nopapercloud.cachoeirodeitapemirim.es.leg.br	Transparência www.transparencia.cachoeirodeitapemirim.es.leg.br/
--	---	---



Autenticar documento em <http://www.splonline.com.br/cmci/autenticidade> com o identificador 330031003300300039003A00540052004100, Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP - Brasil.

