



PODER LEGISLATIVO
ESTADO DO PARÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE PARAUAPEBAS
PROCURADORIA ESPECIALIZADA DE ACESSORAMENTO LEGISLATIVO
PARECER JURÍDICO INTERNO Nº 84/2020



PARECER JURÍDICO PRÉVIO Nº 118/2020

*PARECER JURÍDICO PRÉVIO AO PROJETO
DE LEI N. 43/2020.*

pdfelement

I – RELATÓRIO:

Trata-se do Projeto de Lei n. 043/2020, de iniciativa do Poder Executivo, que visa regulamentar o Transporte Remunerado Individual Privado de Passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede de compartilhamento, no Município de Parauapebas.

O texto foi encaminhado a esta Procuradoria, para fins de emissão de parecer prévio, conforme §1º, do art. 241, do Regimento Interno.

O Projeto encontra-se devidamente acompanhado de justificativa.

É o relatório.



II – FUNDAMENTAÇÃO

O objeto da proposição insere-se no rol da competência legislativa municipal, porquanto trata de assunto de interesse local, de modo tal que nesse aspecto não há inconsistência jurídica.

No que se refere à iniciativa da propositura, em sua maior parte, é do Chefe do Executivo, pois as matérias tratadas no Projeto tangenciam e/ou são extraídas da competência legislativa privativa do Prefeito, prevista no Art. 53 da Lei Orgânica deste Município.

Não se questiona a competência do município para regular e fiscalizar a atividade de transporte, mas a questão em debate transcende esse tema, pois não pode o ente federado, ao exercer a sua prerrogativa constitucional, impor regras, impedindo, com exigências equiparáveis ao serviço atribuído por permissão, autorização ou institutos similares, que particulares celebrem contratos de transporte individual sob remuneração, através de aplicativos, que se dispõem a adequar a necessidade do usuário ao serviço do prestador do transporte regularmente cadastrado.

Ora, a Constituição da República de 1988, no parágrafo único, do artigo 170, assenta ser assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, **independentemente de autorização dos órgãos públicos**, salvo nos casos previstos em lei.

Na espécie, ao exigir o prévio cadastramento para o exercício da atividade econômica, a lei municipal, por vias transversas, acaba por equiparar o transporte individual remunerado de passageiros ao transporte individual público de passageiros, criando condições não previstas na legislação federal.

Os serviços de transporte individual privado prestados por pessoas jurídicas por meio de aplicativos, qualificam-se como atividade estritamente privada e, por esse motivo, não podem se submeter às mesmas regras e, por conseguinte, ao mesmo poder fiscalizatório a que estão sujeitos os serviços de táxi.

Saliente-se que não se está com isso a defender que o transporte individual



PODER LEGISLATIVO
ESTADO DO PARÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE PARAUPEBAS
PROCURADORIA ESPECIALIZADA DE ACESSORAMENTO LEGISLATIVO
PARECER JURÍDICO INTERNO Nº 84/2020



privado de passageiros não pode ser objeto de normatização pelo Poder Público. Ao revés, evidente que o Município detém competência para regulamentar esse serviço, seja para disciplinar questões de segurança, conforto, higiene, qualidade do serviço, etc., além da aplicação daquelas penalidades previstas em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, consoante jurisprudência reiterada desta Casa de Justiça.

Em verdade essa questão passa pela aplicação da Lei Nacional nº 13.640/2018, que alterou em partes a Lei Nacional nº 12.587/2012. Explica-se, a Lei 12.587/2012, define em seu Art 4º, inciso X, o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros:

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)

Tal conceito fora apresentado pela Lei Nacional 13.640/2018. Que afirmou que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do Art. 4º da referida Lei:

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



PODER LEGISLATIVO
ESTADO DO PARÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE PARAUPEBAS
PROCURADORIA ESPECIALIZADA DE ACESSORAMENTO LEGISLATIVO
PARECER JURÍDICO INTERNO Nº 84/2020



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)

A Lei 13.640/2018 inseriu ainda na Lei 12.587/2018 o Art. 11-B, que dispõe:

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) (grifou-se)

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)



PODER LEGISLATIVO
ESTADO DO PARÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE PARAUAPEBAS
PROCURADORIA ESPECIALIZADA DE ACESSORAMENTO LEGISLATIVO
PARECER JURÍDICO INTERNO Nº 84/2020



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)

Ocorre que, no caso em apreço, o Projeto de Lei, ao regulamentar o transporte individual privado de passageiros feito por meio de aplicativos digitais, instituiu exigências não autorizadas pela Lei Nacional 11.587/2018 (Art. 11-B).

Da leitura do artigo 5º, do Projeto, verifica-se que a utilização dos aplicativos ali referidos ficou condicionada à prévia autorização do Poder Público Municipal.

Constata-se, assim, que o Projeto de Lei nº 43/2020 obstaculiza o transporte particular individual remunerado de passageiros por plataformas digitais ao exigir o autorização / credenciamento como condição para o início da atividade econômica, o qual nada mais é do que uma prévia autorização do Poder Público.

Como é sabido, inexistente impedimento para que o ente municipal regule os serviços de transporte individual privado de passageiros, desde que, no exercício desse poder regulamentar, não crie empecilhos para o desempenho daquela atividade, o que se percebe no caso em comento.

Nesse sentido, os dispositivos a seguir citados, não pode ser aplicado ao transporte privado individual de passageiros prestados por meio de plataforma digital, sob pena de violar o princípio da livre iniciativa e o da livre concorrência. Antes de citá-los, desde já **RECOMENDA-SE** que seja proposta **EMENDA SUPRESSIVA** dos dispositivos, para que o Projeto obedeça o ordenamento jurídico, são eles:

- **Caput do Art. 2º;**
- **Art. 3º, inciso II e III (exigem cadastramento do motorista-parceiro e do provedor de rede de compartilhamento no DMTT, respectivamente);**
- **Art. 5º ao Art. 8º (CAPÍTULO II: DA AUTORIZAÇÃO, DO CADASTRO E DO VEÍCULO);**



PODER LEGISLATIVO
ESTADO DO PARÁ
CÂMARA MUNICIPAL DE PARAUPEBAS
PROCURADORIA ESPECIALIZADA DE ACESSORAMENTO LEGISLATIVO
PARECER JURÍDICO INTERNO Nº 84/2020



- Art. 9º, inciso I, II e IX;

- Art. 11º Inciso III, alínea "a", em partes, explica-se. O dispositivo afirma que o motorista-parceiro, além de outros documentos deverá portar: "o certificado de Autorização de Tráfego – CAT e a Carteira Nacional de Habilitação- CNH". A exigência de certificado de autorização de tráfego é inconstitucional, como dito alhures;

- Art. 12, inciso IV;

- Art. 19, Incisos III e IV. Tais dispositivos preveem como penalidades a suspensão e cassação de autorização da empresa para o transporte individual de passageiros. E, como dito tal autorização é prescindível, ou seja, desnecessária.

- Art. 22, inciso IV. Também dispõe a respeito de penalidade, qual seja, suspensão da autorização da empresa se incorrer em determinadas condutas. E, como já exposto, a exigência de tal autorização é inconstitucional;

- Art. 23. Dispõe a respeito de cassação da inscrição do motorista-parceiro no cadastro Municipal de condutores. E, como dito, não há necessidade de autorização para o desenvolvimento de atividade privada;

- Art. 24. Prevê mais uma hipótese de cassação da autorização da empresa.

- Art. 31, Parágrafo Único. Prevê que a cassação de autorização do motorista-parceiro implicará na devolução do certificado de autorização de tráfego – CAT. E como dito, tal autorização ofende a Constituição Federal, mais especificamente o Art. 170, inciso IV.¹;

- Art. 32, § 4º. Prevê mais uma consequência quando ocorrer a penalidade de cassação da autorização da empresa.

Como afirmado, todos os dispositivos citados acima ofendem a Constituição Federal, mais especificamente, o Art. 170, inciso IV, princípio da livre concorrência, bem

¹ Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...] IV - livre concorrência;



como o parágrafo único do citado Artigo:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

IV - livre concorrência;

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. (Vide Lei nº 13.874, de 2019)

967: **Esse é o entendimento do Supremo Tribunal Federal, que fixou tese no Tema**

Tema 967

Tese fixada:

1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e
2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI). (RE 1.054.110, Relator Ministro Roberto Barroso, julgamento finalizado no Plenário Presencial em 8.5.2019; fixada a tese em 9.5.2019).

Ou seja, o Município não pode regulamentar exigir cadastramento do motorista ou da empresa (credenciamento), pois isso viola a livre iniciativa e a livre concorrência. Ademais, o STF também entende que o Município não pode contrariar os parâmetros postos pela Lei 13.640/2018.

Além de afrontar o Art. 170, inciso IV da Constituição Federal, o Projeto em



comento vai de encontro, em certos aspectos, à Lei 13.640/2020, quais sejam:

- 1) O caput do Art. 4º prevê a hipótese que o contribuinte realize o pagamentos do ISSQN como contribuinte individual e/ou sob forma de Micro Empreendedor Individual (MEI), e o Inciso III, do Parágrafo Único, do Art. 11-A, exige a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS, nos termos da alínea h do inciso V do Art 11 da Lei 8.213/1991. Ou seja, a Lei não autorizou a hipótese de da realização de cobrança do tributo por intermédio de Micro Empreendedor Individual. Dessa forma, **RECOMENDA-SE**, a proposição de uma **EMENDA MODIFICATIVA** ao caput do Art. 4º, de modo a reescrevê-lo de forma a retirar-se a autorização de cobrança sob forma de Micro Empreendedor Individual;
- 2) O Art. 8º já fora analisado alhures, e se constatou que ele ofende o Art. 170, inciso IV da Constituição Federal. Pois, ele exige várias condições para a obtenção do famigerado Certificado de Autorização de Tráfego. Ocorre que dentre esses requisitos, há alguns que podem ser exigidos pelo Município, não como requisito para qualquer autorização, mas como forma de condição estabelecida pela Lei Nacional 12.587/2012, e alguns deles estão previstos no Art. 8, tais como:
 - 1) o inciso VIII que trata do seguro para Acidentes Pessoais a Passageiros e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestres; 2) o inciso I, que prevê idades máximas do veículo, tal como previsto na Lei 12.587/2012². Desse modo, como fora RECOMENDADO UMA EMENDA SUPRESSIVA ao Art. 8º, e neles existem tais regras, **RECOMENDA-SE** uma **EMENDA ADITIVA**, de modo a escrever os citados incisos do Art. 8, em outro Artigo, mas não como requisito para qualquer autorização.

² Art. 11-A [...]: 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);

Art. 11-B [...] 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 – CONCLUSÃO

Diante do exposto esta Procuradoria Especializada de Assessoramento Legislativo entende, conclui e opina pela **Legalidade e Constitucionalidade** do Projeto de Lei n 43/2020, de autoria do Poder Executivo, **condicionando, entretanto, a apresentação das Emendas citadas** no corpo deste Parecer, como forma de sanar inconstitucionalidades e ilegalidades identificadas.

É o parecer, smj da autoridade superior.

Parauapebas, 25 de agosto de 2020.



Cícero Barros
Procurador
Mat. 0562323

AC
OAB
G3

Signatário digital:AC
OAB G3
DN:CN=CICERO
CARLOS COSTA
BARROS,
OU=ADVOGADO,
OU=Assinatura Tipo
A3, OU=Autenticado
por AR Certisign
OAB, O=ICP-Brasil,
C=BR
Data:2020.08.25
12:39:58 -03:00


Dr. Jardison James Gomes da S. e Silva
Procurador Geral Legislativo
Pertaria n° 135/2020