



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL

PARECER

Assunto: Projeto de Lei Ordinária nº 190/2018

Autor: Prefeitura Municipal

Ementa: "Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano Municipal, para exploração do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, prestado pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte – OTTs, e dá outras providências"

Conclusão: Parecer favorável

Relator: Inácio Carvalho

Por disposição regimental foi distribuído à Comissão de Legislação, Justiça e Redação final o projeto de lei de autoria do Prefeito Municipal que "Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano Municipal, para exploração do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, prestado pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte – OTTs, e dá outras providências".

O insigne Prefeito Municipal de Teresina apresentou Projeto de Lei (PL) cuja ementa é a seguinte: "Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano Municipal, para exploração do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, prestado pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte – OTTs, e dá outras".

Em mensagem de nº 049/2018, o Chefe do Poder Executivo local esclareceu que a proposição legislativa em apreço visa equilibrar a atividade e criar um ambiente harmônico entre todos os transportadores de passageiros, com o devido respaldo em legislações federais vigentes.

Para o desiderato, aduziu que a União editara a Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, que, alterando a Lei que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), regulamentou, em âmbito nacional, o chamado transporte remunerado privado individual de passageiros.



ESTADO DO PIAUÍ CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

Sustentou ainda que a Lei Federal nº 13.640/2018 realizara um conjunto de alterações à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em primeiro lugar, ela redefiniu o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, a fim de contemplar o transporte por aplicativo. Em segundo lugar, ela delegou, aos Municípios e ao Distrito Federal, a competência para regulamentar esse serviço, estabelecendo diretrizes e requisitos para autorização da prestação de serviço ao motorista interessado.

Por fim, afirmou ser legítimo o assenhoreamento da competência legislativa na matéria de transporte, tendo em vista autorizativo legal indigitado.

É, em síntese, o relatório.

I) INICIATIVA DO PROJETO DE LEI

Quanto à iniciativa, o PL não se submete a restrições, haja vista, em geral, não tratar de matéria reservada ao Chefe do Executivo.

No entanto, no que diz respeito à administração de bens municipais, a iniciativa é reservada ao Prefeito, encontrando arrimo na Lei Orgânica do Município de Teresina - LOM em seu art. 71, inciso XXXIII e art. 108, caput, respectivamente:

Art. 71. Compete privativamente ao Prefeito:

(...)

XXXIII - providenciar sobre a administração dos bens do Município e sua alienação, na forma da lei; (grifo nosso)

Art. 108. Compete ao Prefeito Municipal a administração dos bens municipais, respeitada a competência da Câmara quanto aos seus servidores. (grifo nosso)

II) COMPETÊNCIA DO MUNICÍPIO PARA LEGISLAR

Não se olvidando a competência da União para legislar privativamente sobre transporte, o legislador nacional editou a Lei nº 13.640, de 2018, autorizando os



ESTADO DO PIAUÍ CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

municípios a regulamentar e fiscalizar o transporte remunerado privado individual de passageiros¹.

Nessa esteira, valendo-se da Supremacia do Interesse Público sobre o Privado e da Discricionariedade Administrativa, esta lei rege a indigitada atividade privada, compatibilizando-a com interesse público.

Dessa forma, presente o autorizativo, é compatível com a CF a edição deste ato normativo pelo município, não incorrendo em inconstitucionalidade formal orgânica.

III) LIVRE INICIATIVA E PODER DE POLÍCIA

A Livre iniciativa possui cariz constitucional, consubstanciando-se em fundamento da República². Daniel Sarmiento³ revela que o aludido princípio envolve tanto a liberdade

¹ 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)

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)

² Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania



ESTADO DO PIAUÍ CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

de iniciar uma atividade econômica, como de organizá-la, geri-la e conduzi-la. Ademais, o autor sustenta que a livre iniciativa abarca uma série de componentes, muitos deles também previstos em outros preceitos constitucionais, como liberdade de empresa (art. 170, p.u, CF), a proteção da propriedade privada (art. 5º, XXII e 170, II, CF) – inclusive dos meios de produção – e a autonomia negocial.

Por obvio, as atividades privadas não ostentam caráter absoluto, cabendo ao poder público condicioná-las ao interesse coletivo. Entretanto, Daniel Sarmento adverte sobre o princípio da Liberdade:

Em relação à proteção dos direitos do indivíduo, a ideia é de que os seres humanos têm projetos e fazem escolhas também no âmbito da sua vida econômica. (...) A salvaguarda da sua liberdade e personalidade restaria incompleta se não fosse estendida a esta seara a garantia da sua autonomia, diante de pretensões autoritárias ou paternalistas do Estado. (...) Daí porque, a regra geral deve ser a liberdade dos particulares para se engajarem em atividades econômicas, desde que não lesem direitos de terceiros ou interesses relevantes da comunidade.

Nesse substrato, a tônica é a liberdade do particular para atuar no mercado, autorizando-se o Poder Público a fazê-lo apenas nas hipóteses restritas do art. 173, caput, da CF (intervenção direta) ou no que tange à disciplina e fomento (intervenção indireta).

Na seara de intervenção indireta do Estado na atividade econômica em sentido estrito, para regular em âmbito jurídico, ressalta a importância do Poder de Polícia da Administração.

Observa-se que o Poder de Polícia se fundamenta na defesa do interesse público e pode restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade. Rafael Carvalho aduz que compreende a prerrogativa reconhecida à Administração Pública para restringir e condicionar, com fundamento na lei, o exercício de direitos, com o objetivo de atender o interesse público.

-
- III - a dignidade da pessoa humana;
 - IV - os valores sociais do trabalho e da **livre iniciativa**;
 - V - o pluralismo político.

³ Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”, disponível em <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>



ESTADO DO PIAUÍ CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

Por consequência, há de se convir que o efetivo exercício do poder de polícia reclama, a princípio, medidas legislativas que servirão de base para uma futura atuação concreta da Administração nessa condição, razão pela qual é comum afirmar que a polícia administrativa se desdobra em uma competência legislativa e uma competência administrativa.

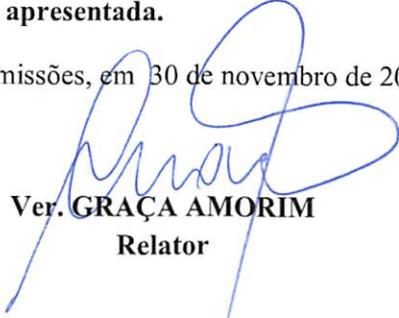
Nessa ambiência exsurge o PL em testilha, condicionando atividade privada ao atendimento do interesse público, cabendo ao Executivo eleger os melhores instrumentos para tutela dos interesses da coletividade.

Sendo assim, o PL coaduna-se com interesse público primário, pois estabelece parâmetros razoáveis para desempenho de atividade econômica, no espírito do que preceitua a legislação nacional⁴.

V- CONCLUSÃO

Desta maneira, respeitadas as normas constitucionais e legais aplicáveis, conclui-se FAVORAVELMENTE à discussão e aprovação do referido Projeto em Plenário, **com as alterações da emenda ao final apresentada.**

Sala de Reunião das Comissões, em 30 de novembro de 2018.


Ver. **GRAÇA AMORIM**
Relator

⁴ Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (Redação dada pelo Ato Complementar nº 31, de 1966)

Parágrafo único. Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder.



ESTADO DO PIAUÍ
CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

“Pelas conclusões” do Relator, nos termos do art. 61, §2º, do Regimento Interno da Câmara Municipal de Teresina – RICMT.

esmbauro
Ver. TERESINHA MEDEIROS

Membro

Inácio
Ver. INÁCIO CARVALHO

Presidente

Ver. LUIS ANDRÉ

Membro

EMENDA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL AO
PROJETO DE LEI 190/2018

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA, Estado do Piauí:

Faço saber que o Plenário da Câmara Municipal de Teresina aprovou e eu promulgo a presente Emenda Modificativa e Aditiva ao Projeto de Lei nº 190/2018, como especifica:

Art. 1º O *caput* do art. 5º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 5º O número de veículos credenciados será de até cem por cento da quantidade de táxis autorizados a circular no município.

Art. 2º O art. 5º passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 5º

Parágrafo único: Na definição do número de veículos credenciados não se computarão os taxistas que se cadastrarem perante as OTTs.

Art. 3º O inciso IV do art. 7º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 7º

IV – fixar o preço da viagem e divulgá-lo ostensivamente aos usuários;



ESTADO DO PIAUÍ
CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA

Art. 4º O § 1º do art. 31 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 31

§ 1º Esgotadas as tentativas para notificação de autuação do infrator, por meio postal ou pessoal, as notificações serão realizadas por edital publicado em Diário Oficial, observado o disposto no art. 282, § 1º, da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e o prazo prescricional de cinco anos para o exercício da ação punitiva.

Art. 5º O § 1º do art. 32 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 32

§ 1º Esgotadas as tentativas para notificação de penalidade do infrator, por meio postal ou pessoal, as notificações serão realizadas por edital publicado em Diário Oficial, observado o disposto no art. 282, § 1º, da Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e o prazo prescricional de cinco anos para o exercício da ação punitiva.

Art. 6º O art. 16 passa a vigorar acrescido do § 4º:

Art. 16

§ 4º O tempo de fabricação a que se refere o inciso VI, do art. 16, prorrogar-se-á por dois anos para os veículos já cadastrados nas OTTs na data da entrada em vigor desta Lei.

Art. 7º Esta Emenda entra em vigor na data de sua aprovação, passando a integrar o texto original.

Sala da Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final, em 30 de novembro de 2018.


Ver. INÁCIO CARVALHO
Presidente


Ver. GRACA AMORIM
Membro


Ver. TERESINHA MEDEIROS
Membro