

## COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL P A R E C E R

**Assunto:** Projeto de Lei Ordinária nº. 75/2025

**Autor(a):** Ver. Elzuila Calisto

**Ementa:** “Dispõe sobre a padronização mínima da vestimenta de motoristas de transporte por aplicativo no município de Teresina, e dá outras providências.”.

**Relator (a):** Ver. Zé Filho

**Conclusão:** Parecer contrário à tramitação, discussão e votação do presente projeto de lei

### I – RELATÓRIO:

A insigne Vereadora apresentou Projeto de Lei que “Dispõe sobre a padronização mínima da vestimenta de motoristas de transporte por aplicativo no município de Teresina, e dá outras providências”.

Justificativa anexada.

É, em síntese, o relatório.

### II - EXAME DE ADMISSIBILIDADE:

Inicialmente, observa-se que o projeto está redigido em termos claros, objetivo concisos, em língua nacional e ortografia oficial, devidamente subscrito por seu autor, além de trazer o assunto sucintamente registrado em ementa, tudo na conformidade do disposto nos arts. 99 e 100, ambos do Regimento Interno da Câmara Municipal de Teresina - RICMT.

Observa-se, ainda, que o autor articulou justificativa escrita, atendendo ao disposto no art. 101 da mesma norma regimental.

A distribuição do texto também está dentro dos padrões exigidos pela técnica legislativa, não merecendo qualquer reparo.

Destarte, restam-se cumpridos os requisitos de admissibilidade.

### III – ANÁLISE SOB OS PRISMAS CONSTITUCIONAL, LEGAL E REGIMENTAL:

O projeto de lei em epígrafe objetiva instituir um código de vestimenta aos motoristas de transporte individual remunerado por aplicativos, definindo as vestimentas adequadas e

PAGE  
MERGEFOR  
AT 9



obrigando as empresas operadoras de aplicativos a incluírem o código de vestimenta em seus treinamentos e manuais para motoristas.

A vereadora justifica a proposição no respeito ao passageiro, valorização do serviço prestado e profissionalização da categoria, além de uma maior segurança e confiança aos passageiros. Embora louvável o intento da nobre parlamentar, o projeto de lei em análise não merece prosperar, pois, além de uma afronta direta na livre iniciativa, a proposição acaba por restringir uma atividade econômica, contrariando legislação federal que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Inicialmente, registra-se que, em 2018, foi publicada a Lei federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, a qual alterou a Lei nº 12.578, de 03 de janeiro de 2012 (“Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”), com o objetivo de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Nessa ambiência, a legislação federal, em linhas gerais, conferiu aos Municípios (e ao Distrito Federal) competência exclusiva para *regulamentar e fiscalizar* o serviço de transporte em comento, contudo, *observando as diretrizes da Lei federal*:

**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)*

PAGE  
MERGEFORM  
AT 9



Ainda, e mais especificamente quanto às condições pessoais impostas aos motoristas do transporte remunerado privado individual, o art. 11-B da Lei nº 12.578, de 03 de janeiro de 2012, prevê o seguinte:

**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)*

Desse modo, vê-se que a legislação federal, a qual o Município deverá ter como parâmetro em uma possível regulamentação, não há menção a vestimentas a serem seguidas pelos motoristas, revelando-se o conteúdo do projeto de lei em uma verdadeira restrição à atividade. Nesse sentido, já posicionou-se o Supremo Tribunal Federal, observe-se:

***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.***

***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).***

*STF. Plenário. ADPF 449/DF, Rel. Min. Luiz Fux; RE 1054110/SP, Rel. Min. Roberto Barroso, julgados em 8 e 9/5/2019 (repercussão geral) (Info 939).*

Ademais, convém registrar que o serviço de transporte em análise, e objeto do intuito de implementação de um código de vestimentas, é privado (atividade econômica *stricto*



sensu), submetido aos Princípios constitucionais da Livre Iniciativa (art.1º, IV e 170, *caput*, Constituição Federal - CF) e Livre Concorrência (art. 170, IV, da CF), não podendo o legislador local arbitrariamente proibir-lhe ou restringir-lhe.

Assim sendo, ao Município compete apenas regular e fiscalizar a atividade de transporte por aplicativo, sem alterar (ainda que indiretamente, mediante utilização de meios oblíquos) a configuração jurídica, que possui gênese na vontade nacional. Corroborando com os argumentos, colaciona-se o julgado abaixo:

*“AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. CAMPINAS. UBER. LIMINAR. Decisão que indeferiu o pedido de liminar visando à continuidade da atividade de transporte de passageiros, através do aplicativo UBER. Presença dos requisitos necessários à concessão da liminar no mandado de segurança, previstos no art. 7º, III, da Lei Federal n.º 12.016/09. Serviço de transporte individual de passageiro, com prévia contratação entre as partes, não passível de benefícios outorgados aos permissionários de condução de táxis. Atividade econômica desempenhada pelo postulante que deve observar o princípio da livre concorrência e a defesa do consumidor, encontrando previsão nos artigos 3º e 4º da Lei Federal n.º 12.587/12 (Lei de Diretrizes de Mobilidade Urbana), que admite a natureza de serviço de transporte individual privado. Poder de vigilância e fiscalização outorgado aos entes públicos que deve se restringir condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante, etc. não podendo a Administração Municipal apreender veículos apenas porque o motorista não é considerado oficialmente taxista. Inteligência dos artigos 1º e 22, §§ 1º e 2º, da Lei Municipal n.º 13.775/2010, 1º, IV, 30, V, 170, IV e V, parágrafo único, todos da Constituição Federal, e 3º, 4º e 12-A da Lei Federal n.º 12.587/12, com alterações da Lei n.º 12.865/2013. Decisão reformada para conceder a liminar pleiteada. Recurso provido.” (Agravado de Instrumento n 2110453-72.2016, Rel. o Des. Djalma Lofrano Filho, 13ª Câmara de Direito Público, j. 24.8.16)*

PAGE  
MERGEFORM  
ART 9

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

Com efeito, observa-se que o Poder de Polícia se fundamenta na defesa do interesse público e pode restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade<sup>1</sup>. Rafael Carvalho<sup>2</sup> 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.

Apesar disso, a formação dos atos de polícia tem amarras constitucionais, haja vi PAGE  
MERGEFOR que a liberdade de iniciativa tem fulcro na CF. Desse modo, a atuação do Estado tem balizas<sup>3</sup> 9 inquebrantáveis, como a proporcionalidade, legalidade e igualdade. É o que preceitua o STF:

*A possibilidade de intervenção do Estado no domínio econômico não exonera o poder público do dever jurídico de respeitar os postulados que emergem do ordenamento constitucional brasileiro. Razões de Estado – que muitas vezes configuram fundamentos políticos destinados a justificar, pragmaticamente, ex parte principis, a inaceitável adoção de medidas de caráter normativo – não podem ser invocadas para viabilizar o descumprimento da própria Constituição. As normas de ordem pública – que também se sujeitam à cláusula inscrita no art. 5º, XXXVI, da Carta*

<sup>1</sup>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.

<sup>2</sup>Oliveira, Rafael Carvalho Rezende, op. cit., p. 318 *et seq*



*Política (RTJ 143/724) – não podem frustrar a plena eficácia da ordem constitucional, comprometendo-a em sua integridade e desrespeitando-a em sua autoridade.*

*[RE 205.193, rel. min. Celso de Mello, j. 25-2-1997, 1ª T, DJ de 6-6-1997.]*

Nessa linha de entendimento é que deve ser conduzida a atividade legiferante dos entes menores, no afã, exclusivo, de regular e fiscalizar, sem criar objeções desarrazoadas e assimétricas, tendo como vetores as diretrizes e requisitos subjetivos dos artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

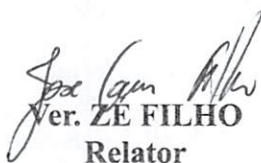
#### **IV – CONCLUSÃO:**

Desse modo, a Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final opina **CONTRARIAMENTE** à tramitação, discussão e votação do projeto de lei em referência, tendo em vista os fundamentos ora expostos.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Sala de Reunião da Comissão de Legislação, Justiça e Redação Final, em 29 de agosto de 2025.

PAGE  
MERGEFORM  
AT 9

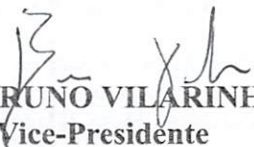


**Ver. ZE FILHO**  
Relator

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

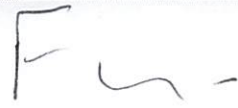


**Ver. VENÂNCIO CARDOSO**  
Presidente



**Ver. BRUNO VILARINHO**  
Vice-Presidente





**Ver. FERNANDO LIMA**  
**Membro**



**Ver. SAMUEL ALENCAR**  
**Membro**

PAGE  
MERGEFOR  
AT 9

