



PROCURADORIA GERAL

Parecer Jurídico Nº 47/2018

Referência: Projeto de Lei nº 025/2018

Autoria: Executivo Municipal

Ementa: Dispõe sobre Serviço de Carona Remunerada gerenciada por aplicativos no Município de Gramado.

I – RELATÓRIO

Foi encaminhado à Procuradoria Jurídica desta Casa, para emissão de Orientação Jurídica, o Projeto de Lei nº 025/2018, de autoria do Executivo Municipal, protocolado em 14/06/2018, que dispõe sobre o serviço de carona remunerada gerenciada por aplicativos no Município de Gramado.

Aduz na justificativa que a presente propositura foi motivada pela publicação da lei Federal nº 13.640/2018, que determinou que compete aos Municípios a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, prestados por condutores parceiros de empresas privadas operadoras de plataforma tecnológica.

Refere ainda que diversos debates foram realizados sobre a matéria ainda em 2017, inclusive com audiências públicas, na busca da regulamentação dos serviços no município, diante das novas tecnologias que surgiram e que facilitam a vida das comunidades, cabendo, todavia, a criação de regras com vistas à obtenção da harmonia entre o Estado e seus administrados.

Assim, a proposição tem por escopo estabelecer critérios para a execução destes serviços, mantendo a qualidade e prestação regular de serviços voltados à coletividade, onde Gramado é referência.



Justifica, por fim, que o município estabelecerá o controle dos serviços mediante informações e dados fornecidos pelas operadoras das plataformas tecnológicas e pelos condutores, com o fim de garantir a transparência, segurança e o interesse público na fiscalização e operação deste novo modal de transporte.

É o breve relato dos fatos.

Atendidos os requisitos regimentais, está a proposição ora referida, em condições de análise.

É o que basta a relatar. Passa-se a fundamentar:

II – DA ANÁLISE JURÍDICA

2.1 Da Técnica Legislativa adequada

Para que o processo legislativo possa ter a qualidade exigida pelos cidadãos, necessário que seja tecnicamente adequado. A Constituição Federal previu em seu artigo 59, parágrafo único, que disporá sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, normatizado através da Lei Complementar nº 95/1998.

No caso pontual, observamos que o PL ora em análise possui a epígrafe, a ementa, o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, e está distribuída em artigos, parágrafos e incisos, com estrutura adequada, em conformidade com que a norma requer. O prazo para vigência da lei previsto é para entrar em vigor em 30(trinta) dias a contar de sua publicação, o que avaliamos um prazo razoável para dar ampla publicidade à toda sociedade, exigido por se tratar de matéria de grande repercussão.



2.2 Da Competência e Iniciativa

O projeto versa sobre a regulamentação dos serviços de carona remunerada gerenciada por aplicativos, tais como Uber, Cabify, Garupa, entre outros, dentro do município de Gramado.

A Lei da Política Nacional de Mobilidade urbana delega competência aos Municípios, no disposto do art. 18, I, quando da regulamentação dos serviços de transporte urbano, senão vejamos:

“Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II – prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que tem caráter essencial;

III – capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e”

A Carta Estadual, no art. 13, inciso I, por sua vez, declara a competência do Município para exercer o poder de polícia administrativa nas matérias de interesse local, *ex positis*:

Art. 13. É competência do Município, além da prevista na Constituição Federal e ressalvada a do Estado:

I - exercer o poder de polícia administrativa nas matérias de interesse local, tais como proteção à saúde, aí incluídas a vigilância e a fiscalização sanitárias, e proteção ao meio-ambiente, ao sossego, à higiene e à funcionalidade, bem como dispor sobre as penalidades por infração às leis e regulamentos locais;

A Lei Orgânica estabelece que compete ao Município, no exercício de sua autonomia, a teor do inciso I, IX e XXIV, a saber:

“Art. 6º Compete ao Município no exercício de sua autonomia:

I – organizar-se administrativamente, observadas as legislações federal e estadual;

(...)



IX – regular e conceder, permitir ou autorizar o serviço de transporte coletivo, de taxi e de serviço de carona remunerada gerenciada pelo uso de aplicativo;

(...)

XXIV – legislar sobre assuntos de interesse local;

Neste sentido, a iniciativa e competência para deflagrar o processo legislativo está corretamente exercida, porquanto pertence ao Poder Executivo Municipal a competência para iniciar o processo proposto, nos termos da Lei Orgânica Municipal, art. 60, incisos VI, X e XXI, senão vejamos:

Art. 60 Compete privativamente ao Prefeito:

(,,,)

VI – dispor sobre a organização e o funcionamento da administração municipal na forma da lei;

(...)

X – planejar e promover a execução dos serviços públicos municipais;

(...)

XXI – administrar os bens e as rendas municipais, promover o lançamento, a fiscalização e a arrecadação de tributos;

Desta forma, o presente PL encontra-se em conformidade com as normas legais vigentes, por ser de competência do Poder Executivo regulamentação sobre serviço de carona remunerada gerenciada por aplicativos no município, **NÃO** se registrando, desta forma, qualquer vício de origem na presente propositura, com base nos termos já referidos.

2.3 Da constitucionalidade e legalidade

A Constituição Federal estabelece competência aos municípios para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como para instituir e arrecadar



tributos de sua competência, consoante o disposto no art. 30, I e III, da Constituição Federal, senão vejamos:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

A Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, já dispunha nas atribuições dos municípios a regulamentação dos serviços de transporte urbano, conforme anteriormente referido. Porém, a regulamentação expressa dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros pendia de regulamentação a nível federal, o que restou regulamentado pela Lei Federal nº 13.640/2018, que alterou a lei federal nº 12.587/2012, inserindo o art. 11-A e 11-B, atrelando regulamentação exclusiva dos municípios e Distrito Federal quanto a regulação local, devendo, entretanto, observar as diretrizes tendo em vista a eficiência, eficácia, segurança e efetividade na prestação do serviço. O novo texto ficou assim disposto:

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. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Desta forma, mister observar se o texto municipal proposto contempla os requisitos mínimos estabelecidos pela Lei Federal, o que se tornou requisito legal a ser observado pelos município, o que passamos a avaliar.

Primeiramente cumpre informar que a descrição dos serviços, definidos no presente PL como “serviço de carona remunerada gerenciada por aplicativos”, ainda que similar, difere do previsto no art. 4º, inciso X, da lei 12.587/2012, trazido pela lei 13.640/2018, *in verbis*:

“Art. 4º Para fins desta lei, considera-se:

(...)

X – transporte remunerado privado individual de passageiros: (...)”

Recomenda-se, por oportuno, alinhamento ao texto federal.

Também observa-se importante analisar o § 1º do art. 4º, vez que definido no texto legal que as plataformas tecnológicas ficam obrigadas a compartilhar com o município, dados da viagem, em situações requeridas para apuração de irregularidades e crimes ou outras infrações de ordem administrativa. Ainda que o texto expresse “(...) garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais do usuário”, destaca-se o disposto no art. 5º, inciso XII da Constituição Federal:



XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

Destarte, entendemos que os dados da pessoa, ainda que para apuração de eventual crime, sejam evidenciados tão somente a partir de ordem judicial, vez que o município não tem competência para regular matéria atrelada ao direito penal e processo penal, razão pela qual **sugere-se ajustes no texto ora referido, para fins de adequação à ordem constitucional.**

Em relação as exigências estabelecidas ao condutor e a empresa responsável pela plataforma, segundo disposto nos arts. 11-A e 11-B, da lei 12.587/2012, **verificamos que foram atendidas no texto sob análise.**

Contudo, para que o município possa receber as informações, para abrir e compartilhar, em tempo real por intermédio da Secretaria de Trânsito, os dados necessários ao controle e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, vai exigir do município ferramenta que possibilite o processamento de dados referente a plataforma, o que deverá ocorrer em 30(trinta) dias, que é o prazo que ficou estabelecido para a lei entrar em vigor.

Outras questões ainda demandarão aprofundamento, tais como a quem licenciar (condutores ou empresas detentoras das plataformas tecnológicas), tipo de veículo exigido, tempo de uso, obrigações, sanções, condutores por veículo, enfim, demandas que devem ser amplamente discutidas com toda sociedade. Por esta razão, sugerimos, em conformidade com art. 60, do Regimento Interno, pela proposição se tratar de matéria com grande repercussão, realização de audiência pública na sede do Legislativo Municipal, objetivando debater as especificações do PL com toda comunidade.



III - CONCLUSÃO

Por todo o exposto, no aspecto jurídico, em observância aos princípios constitucionais vigentes, conclui-se que o PLO 25/2018 atende as normas legais impostas, estando presentes a legalidade e constitucionalidade.

Por todos os fundamentos acima apresentados, esta Procuradoria exara **Parecer jurídico favorável** a sua tramitação, **observando a os ajustes sugeridos nesta orientação jurídica.**

Destarte, encaminha-se a Comissão de Legislação e Redação Final, na sequência à Comissão de Infraestrutura, Turismo, Desenvolvimento e Bem Estar social, para emissão dos pareceres e após concluso nas comissões permanentes, ao Plenário para deliberação, submetendo aos nobres *edís* para análise de mérito, no que couber.

É a orientação que submeto à consideração.

Gramado, 25 de junho de 2018.

Sônia Regina Sperb Molon
Procuradora Geral
OAB/RS 68.402