

PARECER Nº 262/2022

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

Processo: 2994/2022

Autor: Vereadora Edna Sampaio e outro.

Ementa: Projeto de lei que “Altera a lei nº 6.376, de 09 de abril de 2019, que dispõe sobre a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros no município de Cuiabá e dá outras providências.”

I – RELATÓRIO

Nos termos do artigo 49, inciso I, do Regimento Interno desta Casa de Leis, passa-se a analisar os aspectos legais, constitucionais, regimentais e técnicos do projeto de lei nº 71/2022, da lavra da Vereadora Edna Sampaio.

Com efeito, o Projeto de Lei em exame propõe alteração da Lei 6376/2019 para ampliar a idade máxima do veículo a ser utilizado no transporte individual privado de passageiro.

Conforme consta na **justificativa** acostada às fls. 02, o presente projeto de Lei visa corrigir a injustiça no cumprimento da Alínea b, do Inciso II, do Artigo 11 da Lei Municipal 6.376 de 09/04/2019, que dispõe sobre a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros no município de Cuiabá.

I – EXAME DA MATÉRIA

II.1 CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE

O **artigo 18 da Constituição Federal de 1988**, inaugurando o tema da organização do Estado, prevê que “A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.” O termo “autonomia política”, sob o ponto de vista jurídico, congrega um conjunto de capacidades conferidas aos entes federados para instituir a sua organização, legislação, a administração e o governo próprios.

A autoadministração e a autolegislação, contemplando o conjunto de competências materiais e legislativas previstas na **Constituição Federal** para os municípios, é tratada no **artigo 30 da Lei Maior**, nos seguintes termos:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;”



A medida que se pretende instituir no âmbito da cidade de Cuiabá se insere, efetivamente, na definição de interesse local. Isso porque a matéria veiculada na proposta, atinente ao transporte privado individual de passageiros, é de responsabilidade do município.

Ainda, a **Lei 12587/2012 preconiza**, em seu artigo

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*”.

Neste diapasão a município de Cuiabá regulamentou o serviço de transporte remunerado de passageiros por meio da Lei nº 6.376, de 09 de abril de 2019.

A lei municipal é decorrente de um imperativo contido em lei nacional, que é a já mencionada **Lei 12587/2012**.

Neste particular é importante trazer a lume a norma que introduziu a necessidade de normatização do Transporte Privado de Passageiros para poder conceituá-lo, uma vez que a definição de sua natureza jurídica é altamente relevante para a determinação quanto a presença ou não da reserva de iniciativa.

A **Constituição Federal** atribuiu expressamente aos Municípios a **competência para a prestação dos serviços de transporte público**, verbis:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; (Vide ADPF 672)

(..)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

Deste modo fica claro que incumbe ao Município a prestação de serviços públicos de caráter essencial.

Nesta senda inúmeras decisões judiciais têm convalidado a inconstitucionalidade de lei que dispõem sobre prestação de serviços públicos (incluindo o transporte coletivo e alternativo) como sendo de iniciativa exclusiva do Chefe do Poder Executivo.

A prestação desses serviços é caracterizadas por estarem no rol de competência do próprio Poder Executivo, que pode prestar o serviço à população de forma direta ou mediante concessão ou permissão, definindo, nestes casos, as regras da prestação do serviço e estabelecendo o contrato de prestação do serviço com o concessionário.



No Município de Cuiabá, a tentativa de legislar sobre esse tema resultou em declaração de inconstitucionalidade da norma pelo Tribunal de Justiça local, quando utilizada a iniciativa parlamentar,

Como exemplo podemos citar a **lei nº 2.758/1990** do Município de Cuiabá que na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1006127-61.2017.8.11.0000 julgou procedente, reconhecendo a inconstitucionalidade da Lei nº 2.758, de 10 de janeiro de 1990 (e posteriores alterações) do Município de Cuiabá, por vício de iniciativa por tratar o tema de serviço público.

Entretanto, pode-se afirmar que o que diferencia **o tema em debate é não se trata da prestação de um serviço público, mas a regulamentação de um serviço privado, o que não atrai a iniciativa exclusiva do Chefe do Poder Executivo por falta de previsão expressa de vedação à iniciativa comum ou concorrente.**

Apesar de ser regulamentado pelo Poder Público, o serviço privado não presta um serviço público essencial que é da alçada do Estado prover para a população, podendo, naquele caso estabelecer sua tarifa, o que não é o caso do serviço de transporte privado de passageiros.

Esclarecedora é a avaliação feita pelo jurista de Cristina Fortini, em artigo publicado pelo portal Consultor Jurídico, intitulado “***Ainda sobre Aplicativos e Transporte Privado de Passageiros***”:

A qualificação de uma atividade como serviço público significa o reconhecimento de sua importância social. Implica dizer que o legislador deslocou a atividade para um **cenário jurídico com regras e princípios próprios, com destaque para o princípio da continuidade.** O serviço público, em homenagem aos usuários que dele dependem, não pode ser paralisado. Ameaças à sua prestação atingem a coletividade.

(...)

O serviço público de transporte coletivo se caracteriza por ser **aberto ao público, remunerado principalmente por meio de tarifa, que não oscila ao sabor da lei da oferta e da procura, e envolve o deslocamento entre pontos previamente determinados. Trata-se de atividade a ser oferecida não apenas quando interessa às prestadoras privadas, mas também aos domingos e feriados, em horários de menor procura, observadas as exigências leis e regulamentares sem prejuízo das cláusulas contratuais, inclusive as relativas a modelos de veículos, destino das rotas, tratamento favorecido para categorias de usuários, em que se destaca a gratuidade para os idosos.** Logo, ainda que a concessionária não se interesse por dada rota e horário, permanece inalterado o dever de



disponibilizar o serviço, se assim prescrever o poder público. Horários de pico não autorizarão majorações tarifárias. O transporte de usuários titulares de gratuidade deverá ocorrer, ainda que isso não seja de interesse da empresa prestadora. O regime jurídico fixa balizas para a atuação das empresas privadas, porque não se trata de atividade ordinária. (...)

Em 26 de março de 2018, o então presidente Michel Temer **sancionou a Lei 13.640/18, que, alterando a Lei 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana), conceituou o transporte remunerado privado individual de passageiros como o 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 plataformas de comunicação em rede.** É justamente na categoria supracitada, portanto, que se enquadram os serviços prestados por meio dos apps de **transporte privado**.

O transporte remunerado privado individual de passageiros, nome conferido pela lei, é atividade privada, não aberta ao público, de viés individual. Todos esses elementos estão evidenciados no texto legal. Logo, ***trata-se de atividade acessória ao serviço público de transporte coletivo, que com ele não se confunde nem pode competir.*** Seria contraditório conceber que o serviço público destinado à coletividade, merecedor da qualificação de essencial, pudesse ser fragilizado por uma atividade privada.” <https://www.conjur.com.br/2019-mai-16/interesse-publico-ainda-aplicativos-transporte-privado-passageiros>.

Pelo exposto fica claro que há uma diferença na natureza jurídica deste serviço privado com os serviços públicos de transporte.

Por isso fica afastado o vício de iniciativa.

É certo que que o Projeto de Lei não viola iniciativa privativa do chefe do Executivo Municipal. Com efeito, ao analisar a proposta em tela, verifica-se que que ela se enquadra perfeitamente nas possibilidades para ter a iniciativa franqueada a este Parlamento, não havendo em se falar, portanto, em vícios que atinentes à constitucionalidade.

Na presente propositura verifica-se que os autores pretendem somente alterar o ano de fabricação do veículo utilizado para 12 (doze) anos elevando o período de 10 (dez) anos atualmente previsto na legislação.

O ano de fabricação do veículo tem relação com a segurança do serviço prestado e com o conforto do usuário, que não pode ser submetido a condições precárias na oferta do serviço.

Ao justificar a matéria de fundo, os autores consideraram o contexto econômico e social atual, agravado pela pandemia de Covid-19. A possibilidade de se prestar o serviço de



transporte individual privado de passageiros utilizando veículos com até 12 anos de fabricação, possibilitaria, na visão dos propositores, que inúmeras famílias possam explorar essa atividade econômica.

Ante o exposto, examinados os aspectos constitucionais, legais e regimentais, o parecer é pela aprovação da presente proposta legislativa.

I.II - REGIMENTALIDADE

O Projeto cumpre as exigências regimentais.

III - REDAÇÃO

O projeto atende integralmente as exigências a respeito da redação estabelecidas na Lei Complementar nº. 95, de 26 de fevereiro de 1998; alterada pela Lei Complementar nº. 107/01; que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal.

IV - CONCLUSÃO

Por todo o exposto, considerando que o município tem competência para dispor sobre o tema e que não se vislumbra vício de iniciativa, o parecer desta Comissão de Constituição e Justiça é pela **APROVAÇÃO** do presente Projeto de Lei.

V - VOTO:

VOTO DO RELATOR PELA APROVAÇÃO.

Cuiabá-MT, 25 de maio de 2022



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 320032003400350033003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **Chico 2000 (Câmara Digital)** em **25/05/2022 13:36**

Checksum: **8F7CF36197A713DA32F85F3E74A3D69F6E6D71CAA25671E0D27DD8C2AE2C43E3**



Autenticar documento em <http://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/autenticidade> com o identificador 320032003400350033003A00540052004100, Documento assinado digitalmente conforme MP n° 2.200-2/2001, que institui a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP - Brasil.

