**PROJETO DE LEI Nº 39/2021**

Data: 13 de abril de 2021

Altera inciso I art. 12 e revoga § 5° do art. 2° e incisos II, IV e XVII do art. 13 da Lei Municipal n° 2.932 de 2019 de 03 de abril de 2019 e dá outras providências.

**RODRIGO MACHADO - PSDB, IAGO MELLA - Podemos** evereadores abaixo assinados, com assento nesta Casa, com fulcro no Artigo 108 do Regimento Interno, encaminham para deliberação do Soberano Plenário, o seguinte Projeto de Lei:

Art. 1º O inciso I do Art. 12 da Lei Municipal nº 2.932/2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12...

I - condutor possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria B ou superior e, menção de que Exerce Atividade Remunerada - EAR.”

Art. 2º Ficam revogados o § 5º do artigo 2º e os incisos II, IV e, XVII do artigo 13 Lei Municipal nº 2.932/2019.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de Sorriso, Estado de Mato Grosso, 13 de abril de 2021.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **RODRIGO MACHADO**  **Vereador PSDB** | | **IAGO MELLA**  **Vereador Podemos** | |
| **DAMIANI DA TV**  **Vereador PSDB** | **DIOGO KRIGUER**  **Vereador PSDB** | | **CELSO KOZAK**  **Vereador PSDB** |
| **MARLON ZANELLA**  **Vereador MDB** | | **ZÉ DA PANTANAL**  **Vereador MDB** | |

**JUSTIFICATIVA**

Inicialmente é incontroversa a possibilidade de os municípios disporem sobre transporte e trânsito quando prevalecer, na hipótese, o interesse exclusivamente local, desde que não viole ao disposto no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

*Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:*

*(...)*

*XI - trânsito e transporte;*

A Constituição Federal atribui competência à União para legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, inciso XI). E, obedecendo ao referido comando constitucional, a União legislou sobre trânsito ao editar o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o qual prevê um Sistema Nacional de Trânsito (instituído pelo Capítulo II do CTB), que atribui aos três entes da federação uma série de funções legislativas e administrativas na matéria.

Por conseguinte, o ordenamento jurídico pátrio chancela a regulamentação pela municipalidade do transporte privado individual e remunerado de passageiros por aplicativos.

Com tais aportes, admissível, sob o enfoque constitucional, a regulamentação e a fiscalização do tema pelo Poder Público, como procedido em qualquer outra atividade econômica, visto que, consoante entendimento assente, o transporte privado individual de passageiros por aplicativos se constitui atividade eminentemente privada e essencialmente econômica.

Ocorre que existem limites para esta intervenção na atividade econômica, sob pena de inviabilização do próprio sistema de transporte por aplicativos, levando em linha de **consideração uma série de princípios constitucionais, notadamente o da livre concorrência, do livre exercício da atividade econômica, o direito de escolha do consumidor e o preceito da razoabilidade.**

A respeito, impende trazer à baila excertos do voto proferido pelo Ministro Roberto Barroso no Recurso Extraordinário n.º 1.054.110, que bem estabelece os limites a que deve se adstringir o ente municipal para legitimar a sua atuação regulamentar:

(...)

A nova lei federal cuidou também de instituir as normas que deveriam reger a prestação desse transporte individual privado e estabelece algumas regras que, em seguida, vou anunciar. Além disso, a lei federal atribuiu expressamente - resolvendo uma disputa - aos municípios e ao Distrito Federal competência para a fiscalização e a regulamentação desse serviço. Ou seja, a lei federal estabeleceu os parâmetros para o serviço privado e atribuiu aos municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentar e fiscalizar esse serviço (...).

(...) Passando, Presidente, à solução do problema tal como a vejo, a partir dessas premissas, é possível extrair três conclusões para a solução do problema:

Primeira, a inconstitucionalidade da proibição da atividade de transporte remunerado individual por motoristas cadastrados em aplicativos. Portanto, à luz dessa premissa, a Lei paulistana nº 16.279/2015, que proíbe esta atividade econômica, é inconstitucional por violar os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

Segunda, a de que é igualmente inconstitucional a edição de regulamento e exercício de fiscalização que, na prática, inviabilize a atividade. Portanto, a competência que os municípios receberam da lei para regulamentar e fiscalizar essa atividade não pode ser uma competência exercitada para, de maneira sub-reptícia ou implícita, interditar, na prática, a prestação desse serviço. Por isso mesmo, impõe-se o estabelecimento de limites às competências regulamentares nessa matéria. Vejam, e aqui é muito importante, a Lei federal nº 13.640/2018, que modificou a lei da mobilidade urbana, estabeleceu os parâmetros para a prestação deste serviço privado de transporte de pessoas ao estabelecer: 1. O dever de cobrança de tributos pela prestação de serviços; 2. A contratação de seguro de acidentes pessoais e passageiros e do seguro obrigatório - DPVAT; 3. A inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; 4. A exigência de habilitação para dirigir; 5. O atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; 6. Manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo; 7. Apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais.

**Como se vê, os comandos cuidam exclusivamente de regulação da qualidade e da informação. Por esta razão, Presidente, considero que desta opção regulatória para o setor se extrai a impossibilidade de se criarem barreiras de entrada e controle de preço para o transporte individual privado por aplicativo.**

O objetivo da lei federal é precisamente não reproduzir o cenário de violação à concorrência e à livre iniciativa que até então marcava este mercado. A regulamentação e fiscalização confiadas aos municípios e ao Distrito Federal não podem, portanto, contrariar este padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. Cabe relembrar que a competência legislativa para cuidar de matéria associada a trânsito e transporte é privativa da União, nos termos do art. 22, XI. Terceira e última conclusão, Presidente, para a solução do problema é a de que, em tese, pode ser legítima uma atuação para preservar o mercado concorrencial, de modo a que não se substitua um monopólio de fato por outro, em prejuízo do usuário-consumidor. Portanto, deve-se considerar o risco de atuação predatória do transporte privado de passageiros em relação ao serviço de táxi. É certo que, em contextos em que uma mesma atividade está submetida a graus diversos de intervenção, é necessário que o Poder Público atue para assegurar a concorrência, corrigindo os efeitos de uma competição imperfeita. **Na prática, contudo, a atuação de motoristas por aplicativo e de táxi sequer permite afirmar a coincidência exata de mercado.**

Nessa linha o Supremo Tribunal Federal no Tema n. º 967 menciona que 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).

Pois bem, ao sermos questionados pelos motoristas de aplicativos e, ao analisar os dispositivos da Lei Municipal nº 2.932 de 2019, constatou-se a necessidade de alterar alguns artigos que não guardam pertinência com a legislação federal e com os princípios constitucionais da livre concorrência, da livre iniciativa e da razoabilidade.

Nessa linha propõem-se a exclusão dos incisos II, IV e, XVII do artigo 13 por vincularem obrigações de caráter acessório, todas dispensáveis para o pleno funcionamento do serviço de transporte privado individual de passageiros por motoristas, intermediado por aplicativos, criando óbice indevido à atividade privada, em direta afronta ao entendimento sedimentado no Tema n. º 967.

Nesse sentido também se torna imperioso a exclusão do § 5º do artigo 1º, visto que é medida excessiva que não pode prosperar, uma vez que viola a livre iniciativa e a liberdade de contratar. Cabe lembrar que o automóvel é privado, e não um táxi, de modo que não se necessita de autorização para tanto.

Por fim, quanto a modificação pretendida no inciso I do artigo 12 deve-se ter em mente que o serviço de transporte remunerado privado por meio de aplicativos diferencia-se do serviço de táxi, que nos termos do art. 4º, VIII da Lei nº 12.587/2012, pois estes, os taxis são serviços de transporte de utilidade pública prestados por particulares mediante autorização ou permissão dos governos locais (art. 12 e 12-A da Lei Federal nº 12.587/2012, com redação dada pela Lei nº 12.865/2013).

Ao passo que o serviço privado de transporte individual, diferentemente do serviço de utilidade pública que é o táxi, independe de autorização ou permissão, e não é organizado pelo Município, mas se apoia sobre a autonomia individual das pessoas para contratar e ser contratadas. A diferença entre o serviço de táxi e o transporte privado individual se encontra devidamente positivada na própria Lei Federal nº 12.587/2012, que expressamente aparta essas duas modalidades de transporte individual entre público e privado, de modo que o Município não pode condicionar a prestação do serviço privado remunerado de transporte de passageiros a autorização ou permissão.

Nesse sentido ADPF 449, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019

. 5. O motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental insculpida no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em lei federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. 6. A liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República e é característica de seleto grupo das Constituições ao redor do mundo, por isso que não pode ser amesquinhada para afastar ou restringir injustificadamente o controle judicial de atos normativos que afrontem liberdades econômicas básicas.

. A proibição legal do livre exercício da profissão de transporte individual remuneradoafronta o princípio da busca pelo pleno emprego, insculpido no art. 170, VIII, da Constituição, pois impede a abertura do mercado a novos entrantes, eventualmente interessados em migrar para a atividade como consectário da crise econômica, para promover indevidamente a manutenção do valor de permissões de táxi.

É inconstitucional, portanto, qualquer modalidade de intervenção estatal que imponha reservas de mercado ou condicione à prévia autorização o livre exercício de atividades econômicas, ressalvados casos excepcionais previstos em lei (art. 170, parágrafo único, da CRFB).

Câmara Municipal de Sorriso, Estado de Mato Grosso, em 13 de abril de 2021.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **RODRIGO MACHADO**  **Vereador PSDB** | | **IAGO MELLA**  **Vereador Podemos** | |
| **DAMIANI DA TV**  **Vereador PSDB** | **DIOGO KRIGUER**  **Vereador PSDB** | | **CELSO KOZAK**  **Vereador PSDB** |
| **MARLON ZANELLA**  **Vereador MDB** | | **ZÉ DA PANTANAL**  **Vereador MDB** | |