

P A R E C E R

Nº 2872/2022¹

- PG – Processo Legislativo. Projeto de Lei. Iniciativa parlamentar. Alteração da lei dispõe sobre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros para aumentar de oito para dez anos os veículos normais. Análise da validade. Considerações.

CONSULTA:

A Consulente, Câmara, encaminha, para análise da validade, projeto de lei, de iniciativa parlamentar, que pretende alterar o tempo de fabricação máximo dos veículos normais, do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiro, de oito para dez anos.

RESPOSTA:

Preliminarmente, reconhece-se a competência do Município para regulamentar e fiscalizar a atividade nos limites dos arts. 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012, e desde que não invada a esfera de competências da União, nomeadamente em normas gerais de trânsito e transporte, direito civil e direito do trabalho, podendo disciplinar as seguintes matérias: a) matéria tributária, podendo a legislação municipal impor obrigações principais e acessórias aos contribuintes; b) matéria de poder de polícia quando houver interesse local, afetando a circulação, mobilidade viária, ordenamento urbano e posturas municipais; c) normas de organização da administração pública e funcionamento e processos internos dos órgãos do Poder Executivo, inclusive dos órgãos de trânsito, nesse caso por iniciativa do Poder Executivo.

¹PARECER SOLICITADO POR FABIANO GNADT BORGHETTI, ANALISTA LEGISLATIVO - CÂMARA MUNICIPAL (FOZ DO IGUAÇU-PR)

Além disso, no dia 9 de maio de 2019, o STF fixou tese de repercussão geral tendo por acórdão paradigma o RE1054110:

"1. 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; e 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)." (Tema 967 - grifo nosso)

Nesse passo, é de se dizer que o art. 4º, X da Lei nº 12.587/2012 caracteriza o transporte remunerado privado individual de passageiros como "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 outras plataformas de comunicação em rede", ao passo que o art. 11-B, parágrafo único, determina que "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."

Por sua vez, os parâmetros básicos fixados pelo legislador federal constam nos referidos arts. 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012, quais sejam: i) a cobrança de tributos pela prestação de serviços; ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório; iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; iv) a exigência de habilitação na categoria B ou superior, que contenha informação de que exerce atividade remunerada; **v) o atendimento dos requisitos de idade e características do veículo exigidos pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;** vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo; e vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais dos motoristas.

Assim, a regulamentação e fiscalização do Município deve se ater ao estabelecimento de normas visando ao fiel cumprimento dessas exigências e características do transporte individual privado remunerado de passageiros estabelecidas na legislação federal, respeitada a configuração de interesse eminentemente local.

Pois bem, notadamente em relação à idade dos veículos, assim dispõe o art. 11-B da Lei Federal nº 13.640/2018, que alterou dispositivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal nº 12.587/2012:

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) (...)

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) (...)

Nota-se, portanto, que a fixação da idade máxima para os veículos de transporte individual de passageiros, tal como pretende a referida alteração na legislação local, encontra-se entre as atribuições tanto da autoridade de trânsito quanto do poder público municipal.

Não obstante a possibilidade de o Município legislar a respeito, isto não significa uma atuação ilimitada e em que pese a competência legislativa concorrente para dispor sobre as condições gerais de prestação.

Contudo, é de se consignar que, o ano de vida útil desses veículos deve preceder de estudo técnico e não ser estipulado com base tão somente na capacidade de aquisição de novos veículos pelos motoristas, conforme informado na justificativa do PL. Há de se considerar que o que autoriza o Município estabelecer tal regra é a segurança e

conforto dos usuários do serviço. Com efeito, a presunção que milita, ainda que relativa, é de que quanto mais novo for o veículo mais seguro e confortável este será e qualquer alteração na idade máxima dos veículos somente se justifica à luz destas causas que autorizam a atividade legislativa do município nesta seara.

Assim, se por um lado o Executivo deve apresentar os dados técnicos para embasar o aumento da idade máxima dos veículos, a Câmara, por seu turno, deverá convocar audiência pública com motoristas de aplicativos e a população para compreender melhor a demanda, sem prejuízo do conforto e segurança de motoristas e usuários do serviço que legitimam o Município dispor a respeito.

Portanto, melhor andaria o Legislador se adotasse as medidas acima calçando-se de eventuais dados técnicos que possam embasar a extensão da idade máxima dos veículos de oito para dez anos.

Por tudo que precede, concluímos a presente consulta na forma das razões exaradas.

É o parecer, s.m.j.

Fabienne Oberlaender Gonini Novais
Assessora Jurídica

Aprovo o parecer

Marcus Alonso Ribeiro Neves
Consultor Jurídico

Rio de Janeiro, 29 de setembro de 2022.