



CÂMARA MUNICIPAL DE IMBITUBA
COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO
FINAL

Parecer ao Projeto de Lei nº 5.387/2021 com redação alterada pelas emendas 001 e 002

Origem:

<input checked="" type="checkbox"/> Poder Executivo	<input type="checkbox"/> Poder Legislativo	<input type="checkbox"/> Iniciativa Popular
---	--	---

Datas e Prazos:

Data Recebida:	18	10	2021
Data para emitir parecer:			

Prazos para emitir Parecer		Imediato (art.138, R.I)
		4 dias (art. 68, § 2º, R.I)
	X	8 dias (art. 68, R.I)
		16 dias (art. 68, § 1º, R.I)
		24 dias (art. 68, § 1º, R.I)

Ementa:

Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte remunerado privado de passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação no município de Imbituba e dá outras providências.

Despacho do Presidente:

Foi designado relator, o vereador Eduardo Faustina da Rosa, em 11/11/2021.

I - Relatório:

Trata-se de projeto de lei que Dispõe sobre a prestação de serviço de transporte remunerado privado de passageiros previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação no município de Imbituba e dá outras providências.

O Projeto de Lei foi protocolado nesta Casa em 18/10/2021, sendo lido em Plenário, para a devida publicidade na sessão ordinária do dia do mesmo dia.

Após, seguindo o trâmite regimental, encaminhou-se a esta Comissão para exarar parecer em controle de constitucionalidade e legalidade do projeto de lei.

Em reunião realizada no dia 20 de outubro de 2021, a comissão deliberou no sentido de encaminhar o projeto de lei à Assessoria Jurídica desta Casa, a fim de que se manifestasse acerca dos aspectos legais e constitucionais.

O parecer jurídico foi apresentado em 26/10/2021, sendo pela



legalidade e constitucionalidade do projeto de lei, destacando ainda que o projeto está em consonância com a lei de mobilidade urbana (Lei nº 12.587/2012).

É o sucinto relatório.

II – Análise

ANÁLISE COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL.

O projeto de lei é de autoria do Poder Executivo, e segundo a exposição de motivos do Secretário Municipal de Infraestrutura, Sr. Edilson Misael da Silva tem como objetivo assegurar a isonomia, a livre concorrência e a transparência de serviços de compartilhamento de veículos, de forma a garantir a segurança do motorista e do passageiro, coibindo a prática ilegal de transporte remunerado privado.

Ressalta-se ainda que dispõe o projeto de lei da revogação da lei nº 5.150/2020, que dispõe matéria sobre o assunto.

Assim, cumpre esclarecer que o exame da proposição pelos aspectos formais, relativos à competência legislativa, à iniciativa do Poder Executivo, à espécie normativa empregada e ao vernáculo empregado, esta de acordo com o que determinam os art. 105 e 107 do Regimento Interno.

Quanto à competência e a iniciativa do Projeto de Lei temos que está em consonância com o que determinam os arts. 111 do Regimento Interno, e os, 70 da LO.¹

No que toca à competência do município, a assessora jurídica em seu parecer bem salientou que a este cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local, estando em consonância com o art. 30, I, II e V da CF, vejamos:

[...]Preliminarmente, o objeto de que trata o Projeto de Lei em apreço, na opinião dessa Assessoria, enquadra-se perfeitamente nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios no âmbito dos incisos I, II e V, do art. 30, da CF/88. Aliás, o inciso V, do art. 30, da CF/88, é expresso ao afirmar que compete aos Municípios: 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.

Configurada a natureza de norma pertinente ao chamado interesse local (inciso I, do art. 30, da CF/88), têm-se no presente caso a atuação da competência legislativa suplementar deferida pelo inciso II, do art. 30, da CF/88.

Desse modo, cabe ao conjunto dos municípios brasileiros, adaptar as suas respectivas legislações de modo a se compatibilizar com as novas

1 Art. 111. A iniciativa dos Projetos de Lei cabe a qualquer Vereador, às Comissões Permanentes, ao Prefeito e aos cidadãos, ressalvados os casos de iniciativa exclusiva do Executivo, conforme determinação legal.

Art. 70 - A iniciativa das Leis Complementares e ordinárias cabe a qualquer Vereador, Comissão Permanente da Câmara, ao Prefeito e aos cidadãos, representados, no mínimo, por 5% (cinco por cento) do total do número de eleitores do Município.



diretrizes fixadas por meio de política nacional de trânsito (CTB), e com as disposições complementares eventualmente dispostas pelos Estados membros nos quais se situam os respectivos municípios.

Assim, é oportuno destacar que é inerente ao Município, no seu âmbito territorial, viabilizar todos os meios e instrumentos necessários para que a população local possa ter garantido no plano concreto as políticas públicas instituídas pela legislação nos diversos níveis da federação.

No tocante aos dispositivos da propositura em questão, em linhas gerais, entende-se estarem de acordo com o ordenamento jurídico.

[...]

Consoante preconiza o art. 21, inciso XX e o art. 182 da Constituição Federal, é possível examinar o arcabouço de integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no território do Município:

Art. 21. Compete à União:

(...)

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Destacou ainda:

Sobre o tema, anota Hely Lopes Meirelles ("In "Direito Municipal Brasileiro", 17ª edição, Malheiros, págs. 461): "O trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplex regulamentação federal, estadual e municipal, conforme a natureza e o âmbito do assunto a prover".

Ademais, de acordo com a Lei Federal nº 12.587/2012, que estabeleceu as diretrizes de uma política nacional de mobilidade urbana, com conteúdo geral e vinculativo para todos os Municípios, o transporte público individual é o "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens

individualizadas" (art. 4º, VIII).

[...]

De mais a mais, para o adequado funcionamento do novo modelo de transporte, o legislador federal outorgou aos Municípios e ao Distrito Federal o poder de regulamentá-lo e fiscalizá-lo, porém estabeleceu algumas diretrizes básicas nesse sentido, a fim de garantir a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço. É o que se extrai dos arts. 11-A e 11-B, a seguir transcritos:

[...]

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:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

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;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);



IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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.

De mais a mais, o projeto está em consonância com o art. 11-A das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), a qual menciona que é de competência exclusiva dos municípios e Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

No que toca a matéria percebe-se que o mesmo teve como base o texto da lei nº 5.150/2020, acrescentando dispositivos que garantem maior segurança aos usuários do serviço, como por exemplo, o inciso II § 1º do art.6º que dentre os documentos solicitados aos motoristas para o cadastro junto ao órgão municipal de trânsito competente está a certidão negativa de antecedentes criminais da Vara de execuções Penais, da Polícia Federal e da secretaria de segurança Pública do estado de Santa Catarina e o inciso V do § 3º do art. 6º o veículo ter idade máxima de 10 anos.

De outro lado esta prevendo medidas administrativas pelo órgão municipal, como a lavratura do auto de infração, a competência da avaliação das denúncias de irregularidades e aplicação das multas.

No entanto, verificou-se que não há no projeto de lei o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, sentindo a comissão a necessidade de realizar a emenda 001.

A emenda 001 visa incluir o inciso VI ao art.2º, com a seguinte redação:

VI – transporte remunerado privado individual de passageiros: 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.

Já a emenda 002 visa diminuir o prazo implementação das regras dispostas nesta lei, especialmente no que se refere ao adesivo autorizado, antes do término do corrente ano, garantindo aos usuários e prestadores de serviço mais segurança e responsabilidade.

As emendas propostas pela comissão são perfeitamente possíveis, conforme dispõe o art. 70§4º do Regimento Interno.

Sendo assim, a Comissão de Constituição e Justiça desta Casa Legislativa acompanha o parecer jurídico, e entende que o projeto obedece aos requisitos de constitucionalidade, legalidade e regimentalidade nas proposições, não apresentando nenhum vício de ordem formal ou material, e não encontrando óbices à aprovação, sendo entendimento estar o dito projeto apto à votação.

Encaminhe-se à Comissão de Finanças, Orçamento e Transporte.



Eduardo Faustina da Rosa
Relator

III – Voto

Assim, voto pela **constitucionalidade e legalidade** do Projeto de Lei nº 5.387/2021 com redação alterada pelas emendas 001 e 002.

Eduardo Faustina da Rosa
Relator

RESULTADO DA VOTAÇÃO DO RELATÓRIO DO RELATOR
Parecer da Comissão de Legislação, Constituição, Justiça e Redação Final

A Comissão de Legislação, Constituição, Justiça e Redação Final, em reunião extraordinária do dia 11 de novembro de 2021, realizada pelo sistema de deliberação digital, opinou por unanimidade pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.387/2021 com redação alterada pelas emendas 001e 002.

Sala das Comissões, 11 de novembro de 2021.

Favorável

Eduardo Faustina da Rosa
Presidente

Favorável

Rafael Mello da Silva
Vice-Presidente

Favorável

Bruno Pacheco da Costa
Membro