



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

C.M.V.
Proc. Nº 04/20
01

- Encaminhe-se à (s) Comissão (ões):
- Justiça e Redação
 - Finanças e Orçamento
 - Obras e Serviços Públicos
 - Cultura, Denominação e Ass. Social

Presidente
Daiva Dias da Silva Berto

PROJETO DE LEI
Nº 07 / 20

A crescente taxa de desemprego e a falaciosa promessa de melhoria da economia têm levado muitos brasileiros e, em especial, valinhenses, a se socorrer em aplicativos de entregas ou mobilidade para complementar renda e, em alguns casos, para sobreviver.

Em que pese as alternativas apresentadas sejam uma forma de socorro àqueles que necessitam trabalhar e não encontram colocação no mercado de trabalho, há de se observar que estes cidadãos estão em uma zona nebulosa de direitos e garantias.

De um lado, as revoluções das relações de trabalho se mostram isoladas em determinados nichos da economia, quais sejam, transportes e entregas. Todavia, é concebível a ideia de que a "uberização" das relações de trabalho pode afetar outros meios do mercado de trabalho, exigindo dos legisladores mais do que regulação tributária das plataformas, garantias individuais aos brasileiros mastigados pela impiedosa busca do lucro.

Buscando garantir aos valinhenses que seus dias de trabalho sejam recompensados com a devida dignidade, o presente projeto não tem por objetivo inviabilizar o uso de plataformas de entregas ou transporte, mas sim de equilibrar as relações jurídicas existentes entre fornecedores e consumidores dando o devido valor ao agente indispensável na transação.

Retirado pelo autor em 6/31/03/20
Arquive-se.
Presidente
Daiva Dias da Silva Berto



C.M.V.
Proc. Nº 04, 20
02

CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS
ESTADO DE SÃO PAULO

Valinhos, 02 de janeiro de 2020.


ALÉCIO CAU

Vereador PDT

Nº do Processo: 4/2020

Data: 02/01/2020

Projeto de Lei n.º 2/2020

Autoria: ALÉCIO CAU

Assunto: Estabelece garantias aos entregadores e motoristas que atuam com intermédio de aplicativos ou outros meios eletrônicos.



C.M.V. Proc. Nº 04, 20
Fls. 03
Resp. *PR*

CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Projeto de Lei Ordinária n.º 02/2020 – VEREADOR ALÉCIO CAU - PDT

Estabelece garantias aos entregadores e motoristas que atuam com intermédio de aplicativos ou outros meios eletrônicos.

Prefeito de Valinhos, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 80, inciso III, da Lei Orgânica do Município,

FAZ SABER que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

Art. 1º - As empresas prestadoras de serviços de entrega, mobilidade ou intermediários na aquisição de serviços entre o fornecedor e o usuário final, que utiliza de aplicativos, softwares ou outros eletrônicos que tenham atuação no município de Valinhos, ficam obrigadas a ofertar aos seus entregadores e motoristas:

I – Cobertura de seguro integral de vida durante o exercício de suas atividades;

II – Reembolso de despesas médicas por acidentes e agravos acarretados em decorrência da atividade profissional;

III – Seguro para cobertura de invalidez permanente ou parcial;

Art. 2º - As empresas que se enquadram no rol do art. 1º deverão promover campanhas educativas e cursos de formação sobre a segurança e saúde do trabalho aos seus entregadores e motoristas.



C.M.V.
Proc. Nº 04, 20
Fls. 04
Recm. (11)

CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 3º - A infração ao disposto nesta Lei acarretará na aplicação de multa no valor de 5.000 (cinco mil) UFMV à empresa, dobrada em caso de reincidência.

Art. 4º - Para ter direito às garantias estabelecidas por esta lei, os veículos deverão estar regulares com a legislação de trânsito, sem apresentar modificações que alterem a emissão de gases ou poluição sonora além dos limites permitidos.

Art. 5º - As empresas mencionadas no art. 1º desta Lei terão prazo de 120 (cento e vinte) dias para se adaptarem.

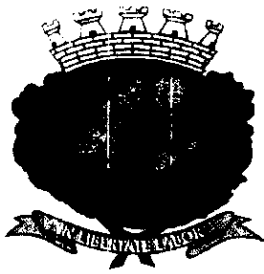
Art. 6º - A regulamentação desta Lei, que deverá ser feita antes de sua vigência, definirá a forma de fiscalização, o valor mínimo das indenizações previstas no art. 1º e a destinação das multas previstas no art. 4º, sem prejuízo de outros comandos passíveis de regulamentação.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor em 90 (noventa) dias após sua publicação.

Prefeitura Municipal de Valinhos,

Aos

Prefeito Municipal



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS
ESTADO DE SÃO PAULO

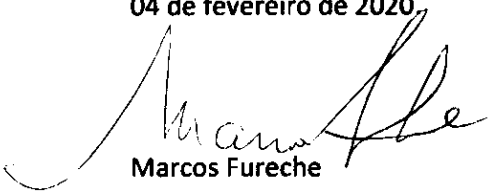
C. M. de VALINHOS

PROC. Nº 04 /20

FLS. Nº 05

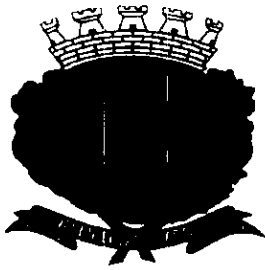
RESP. 

À Comissão de Justiça e Redação,
conforme despacho da Senhora
Presidente em Sessão do dia
04 de fevereiro de 2020.



Marcos Fureche
Assistente Administrativo
Departamento Jurídico

05/fevereiro/2020



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Parecer DJ nº 027/2020

**Assunto: Projeto de Lei nº 02/20 – Aatoria Vereador Alécio Cau –
“Estabelece garantias aos entregadores e motoristas que atuam com
intermédio de aplicativos ou outros meios eletrônicos”**

À Comissão de Justiça e Redação

Trata-se de parecer jurídico relativo ao projeto em epígrafe que
**“estabelece garantias aos entregadores e motoristas que atuam com
intermédio de aplicativos ou outros meios eletrônicos”** de autoria do
Vereador **Alécio Cau** solicitado pela Comissão de Justiça e Redação.

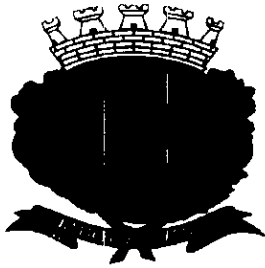
Da exposição de motivos consta expressamente sua
justificativa:

*“A crescente taxa de desemprego e a falaciosa promessa de melhora
da economia têm levado muitos brasileiros e, em especial,
valinhenses, a se socorrer em aplicativos de entregas ou mobilidade
para complementar renda e, em alguns casos, para sobreviver.*

*Em que pese as alternativas apresentadas sejam uma forma de
socorro àqueles que necessitam trabalhar e não encontram
colocação no mercado de trabalho, há de se observar que estes
cidadãos estão em uma zona nebulosa de direitos e garantias.*

*De um lado, as revoluções das relações de trabalho se mostram
isoladas em determinados nichos da economia, quais sejam,
transportes e entregas. Todavia, é concebível a ideia de que a
“uberização” das relações de trabalho pode afetar outros meios do*

(ACP) *



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

mercado de trabalho, exigindo dos legisladores mais do que regulação tributária das plataformas, garantias individuais aos brasileiros mastigados pela impiedosa busca do lucro.

Buscando garantir aos valinhenses que seus dias de trabalho sejam recompensados com a devida dignidade, o presente projeto não tem por objetivo inviabilizar o uso de plataformas de entregas ou transporte, mas sim de equilibrar as relações jurídicas existentes entre fornecedores e consumidores dando o devido valor ao agente indispensável na transação."

Desta feita, considerando os aspectos constitucionais, passo a **análise técnica** do projeto em epígrafe solicitado.

Primeiramente, no que se refere ao aspecto constitucional, legal ou jurídico, verifica-se que a matéria tratada no projeto de lei atende à Constituição Federal no que se refere à competência do Município:

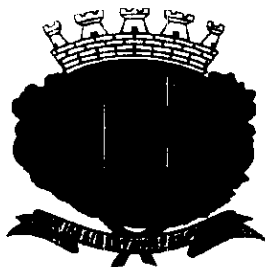
"Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;"

O conceito de interesse local encontramos na doutrina: *"Interesse local não é interesse exclusivo do Município; não é interesse privativo da localidade; não é interesse único dos munícipes. Se se exigisse essa exclusividade, essa privatividade, essa unicidade, bem reduzido ficaria o âmbito da Administração local, aniquilando-se a autonomia de que faz praça a Constituição. Mesmo porque não há interesse municipal que não o seja reflexamente da União e do Estado-membro, como, também, não há interesse regional ou nacional que não ressoe nos Municípios, como partes integrantes da Federação Brasileira. O que define e caracteriza o 'interesse local', inscrito*

(ACP) ✕



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União.(...) Concluindo, podemos dizer que tudo quanto repercutir direta e indiretamente na vida municipal é de interesse peculiar do Município, embora possa interessar também indireta e mediamente ao Estado-membro e à União. O provimento de tais negócios cabe exclusivamente Município interessado, não sendo lícita a ingerência de poderes estranhos sem ofensa à autonomia local.” (MEIRELLES, Hely Lopes, Direito Municipal Brasileiro, 16ª ed., Malheiros Editores, p. 111)

Ressaltando que, já que a CF/88 em seu art. 24 referiu-se expressamente somente à União, Estados e Distrito Federal, sem mencionar os Municípios, admitindo a competência suplementar somente em relação aos Estados, de modo que o art. 30 inc. II veio suprir tal omissão ao admitir a competência legislativa suplementar da legislação federal e estadual pelos Municípios.

O Supremo Tribunal Federal consolidou seu entendimento a respeito do assunto por meio do Tema 967 reconhecendo-se a repercussão geral da matéria no julgamento do Recurso Extraordinário 1.054.110:

“Ementa: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA.

1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99.
2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em

(ACP)*



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas.

3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada.

4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio "de fato".

5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não

(ACP) ✱



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal.

6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: "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)".

(...)

Antecipação de Voto do Ministro Luís Roberto Barroso:

(...) A questão constitucional discutida tanto na ADPF nº 449 quanto no recurso extraordinário que mereceu repercussão geral consiste em saber se o uso de carros particulares para o transporte individual remunerado de passageiros e a proibição desse serviço viola mandamentos constitucionais. Em ambos os casos, estão em discussão leis municipais: no meu caso, uma lei municipal de São Paulo e, no caso do Ministro Luiz Fux, uma lei municipal de Fortaleza, que proíbem a atividade de transporte individual remunerado de passageiros.

No caso específico da lei paulistana, entende-se que este é um serviço público ou um serviço de utilidade pública que somente pode ser prestado mediante autorização do Poder Público, e, portanto, a sua prestação, como uma atividade privada, constituiria um serviço de táxi clandestino, tese sustentada pela Câmara Municipal.

De modo que, originariamente, essa era a discussão: saber se era um serviço público de utilidade pública sujeito à autorização ou saber se é uma atividade econômica regida pelos princípios da ordem econômica e que poderia ser eventualmente restringida, mas não interdita.

(ACP) *



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO


Eu digo originariamente, Ministra Rosa, porque posteriormente ao ajuizamento de ambas essas demandas, houve a superveniência de uma lei federal, a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei de Mobilidade Urbana e resolveu essa controvérsia, porque a nova lei passou a prever a existência de duas situações distintas e de maneira expressa: o transporte público individual, a ser oferecido pelo sistema tradicional de táxi e o transporte remunerado individual privado, que mereceu um inciso específico e que pode ser prestado por plataformas como Uber, Cabify e 99 Táxi.

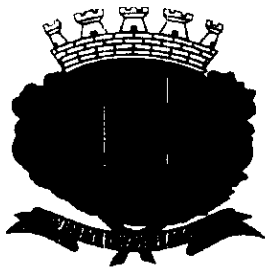
A nova lei federal cuidou também de instituir as normas que deveriam reger a prestação desse transporte individual privado e estabelece algumas regras que, em seguida, vou anunciar. Além disso, a lei federal atribuiu expressamente - resolvendo uma disputa - aos municípios e ao Distrito Federal competência 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.

Portanto, uma vez reconhecida a natureza privada desse serviço, a discussão se transferiu para os princípios da ordem econômica privada aplicáveis a essa matéria. De um lado, tem-se, como já mencionado da tribuna - aliás, cumprimento todos os ilustres advogados, que contribuíram vivamente para a discussão, e os eminentes pareceristas, professores eminentes, Professor Carlos Ari Sunfeld, Professor Daniel Sarmiento, Professor Marçal Justen Filho, dentre outros, que contribuíram com aportes doutrinários relevantes. Assim, reconhecida a natureza privada, a discussão se transfere para os princípios da ordem econômica.

E aqui são, de certa forma, balanceados ou entram em jogo tanto o princípio da livre iniciativa quanto o princípio da livre concorrência.

(...)

(ACP) 



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

E embora, sem submeter evidentemente a tese para aprovação, mas apenas em conclusão do meu voto, porque gosto sempre de concluir assim, as minhas conclusões essenciais são as seguintes, Presidente: (i) a proibição ou restrição desproporcional da atividade de transporte remunerado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e (ii) no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem estabelecer medidas anticoncorrenciais, como restrições de entrada ou controle de preço, uma vez que tal competência não pode contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal, que tem atribuição privativa na matéria.

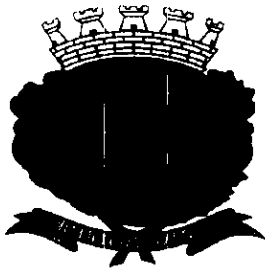
Voto do Ministro Luís Roberto Barroso

(...)

6. Após o reconhecimento da repercussão geral, a Lei nº 13.640/2018 foi editada, alterando a Lei nº 12.587/2012 (Lei de mobilidade urbana). O art. 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012, passou a conceituar o transporte remunerado privado individual de passageiros como sendo 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 outras plataformas de comunicação em rede". Após destacar a distinção desse serviço para com aquele oferecido por táxis, classificado pela lei como transporte público individual (art. 4º, inciso VIII1), o novo marco legal estabeleceu, nos arts. 11-A e 11-B, as seguintes normas para regular o serviço:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

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 1 Lei nº 12.587/2012, Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

(...)

VIII – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas; efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

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);

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.

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);

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS


ESTADO DE SÃO PAULO

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.

7. É certo, assim, que as discussões relacionadas à competência e à natureza do serviço foram equacionadas pelo legislador: atribuiu-se aos municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentação e fiscalização de um serviço submetido a regime diverso daquele que incide sobre os táxis. A previsão legislativa, no entanto, não esgotou as controvérsias relacionadas à constitucionalidade da regulamentação municipal do transporte individual privado de passageiros. Afinal, a proibição do serviço de transporte individual remunerado de passageiros pode ser explícita, como a que constou da norma paulistana, ou implícita em comandos que imponham, na prática, restrição desproporcional à atividade². Diante disso, a introdução na lei de uma referência expressa ao serviço de transporte individual por aplicativo não responde à questão sobre como esse serviço pode ser regulamentado sem que se sacrifique a livre iniciativa, nem se deteriore o mercado concorrencial.

8. É preciso ter em conta que o modelo tradicional de táxi não foi substituído por uma modalidade nova de serviço. Os táxis, uber's, cabify's e 99's continuam coexistindo, mas estão submetidos a regimes jurídicos diversos. Essa assimetria regulatória exige que, à luz dos princípios da ordem econômica, se indique a regulação constitucionalmente adequada do transporte individual remunerado de passageiros e, conseqüentemente, os limites da competência regulamentar e fiscalizatória atribuída aos municípios e ao Distrito Federal. Em realidade, entre a liberdade plena e a proibição absoluta deve se encontrar a fórmula para, de um lado, preservar a livre

(ACP) 



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

iniciativa e incentivar a inovação e, de outro lado, garantir os direitos dos usuários do serviço e a livre concorrência.

Essa é a moldura em que se insere a controvérsia constitucional a ser resolvida pelo Supremo Tribunal Federal neste recurso com repercussão geral.

(...)

A Lei nº 13.640/2018, ao inserir os arts. 11-A e 11-B na Lei nº 12.587/2012 (Lei de mobilidade urbana), não submeteu a atividade a controle de preço nem de entrada. As propostas legislativas para submeter o transporte privado individual a autorização, placa especial e identificação foram rejeitadas durante a tramitação do Projeto de Lei nº 5587/2016.

54. As diretrizes previstas pelo legislador federal para regulamentação da atividade são: (i) a cobrança de tributos pela prestação do serviço; (ii) a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros e do seguro obrigatório (DPVAT); (iii) a inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; (iv) a exigência de habilitação para dirigir; (v) o atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; (vi) a manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV); e (vii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais. Como se vê, os comandos cuidam exclusivamente de regulação de qualidade e de informação. Disso se extrai uma opção regulatória para o setor: a impossibilidade de se criarem barreiras de entrada e controle de preço para o transporte individual privado por aplicativo. O objetivo é não reproduzir o cenário de violação à concorrência e a livre iniciativa que até então marcava esse mercado.

55. A regulamentação e fiscalização confiadas aos municípios e ao Distrito Federal não podem, portanto, contrariar esse padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. Em primeiro lugar,

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

porque a competência legislativa para disciplinar a matéria relativa a trânsito e transporte é privativa da União, nos termos do art. 22, XI, da Constituição. A jurisprudência do STF afirma que "a competência constitucional dos Municípios de legislar sobre interesse local não tem o alcance de estabelecer normas que a própria Constituição, na repartição de competências, atribuiu à União e aos Estados" (RE 313.060, Rel. Min. Ellen Gracie, j. em 29.11.2005). Não é possível, assim, que os municípios e o Distrito Federal inovem no modelo regulatório definido pelo legislador federal. A atribuição de competência para regulamentação e fiscalização não se confunde com delegação legislativa. Em segundo lugar, porque, como se viu, a imposição de regulação de entrada e de preço é tendente a restringir a concorrência e viola a livre iniciativa.

56. Em terceiro lugar, porque os ganhos que se obteve com a tecnologia mitigaram os riscos que se buscava minimizar com o controle de preço e de entrada. Veja-se que a contratação de transporte por aplicativo fornece ao usuário (i) informações sobre o perfil do motorista; (ii) avaliação de segurança e conforto de veículo; (iii) o trajeto a ser percorrido; e (iv) a estimativa de preço. Esse conjunto atribuiu ao consumidor a capacidade de efetiva escolha, que até então era afetada pela assimetria de informação. O número de veículos em operação, por sua vez, passa a ser determinado pela própria demanda do mercado, mas com a vantagem da economia de compartilhamento de se atribuir maior utilidade a bens com capacidade ociosa.

(...)

*59. Diante do exposto, voto pelo **desprovimento** do recurso extraordinário, com a fixação das seguintes teses de julgamento:*

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

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

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)."*

Nessa senda a CF/88 em seu art. 22 inc. XI dispõe que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

A matéria foi tratada na Lei Federal nº 12587/12 que "institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências", alterada pela Lei nº 13640/2018, esclarecendo-se a competência municipal:

"Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

V - *modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;*

VI - *transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;*

VII - *transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;*

VIII - *transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;*

IX - *transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;*

X - *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. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018)*

XI - *transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;*

XII - *transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;*
e

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.”

“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) (Regulamento)

Recentemente o dispositivo acima foi regulamentado pelo Decreto Federal nº 9792/2019:

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

“Art. 1º Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, além das exigências previstas na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a inscrição do motorista como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social.

Art. 2º A inscrição como segurado contribuinte individual será feita diretamente pelo motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros, preferencialmente pelos canais eletrônicos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS.

Parágrafo único. O motorista poderá optar pela inscrição como microempreendedor individual, desde que atenda aos requisitos de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 3º A comprovação da inscrição perante as empresas responsáveis por aplicativos ou por outras plataformas digitais de transporte remunerado privado individual de passageiros é de responsabilidade do motorista e caberá ao INSS fornecer os respectivos comprovantes, preferencialmente por meio de seus canais eletrônicos de atendimento.

§ 1º Para fins da confirmação da existência ou não da inscrição dos segurados no Cadastro Nacional de Informações Sociais e do respectivo número de inscrição, as empresas responsáveis pelos aplicativos ou por outras plataformas digitais de transporte remunerado privado individual de passageiros poderão firmar, após autorização do INSS, contrato de prestação de serviços com a Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social - Dataprev, ressalvado o acesso aos dados protegidos pelo sigilo fiscal.

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º Os dados necessários ao cumprimento do disposto neste artigo serão disponibilizados, por meio eletrônico, a cada empresa exploradora, que será responsável pelo custeio do acesso direto às informações dos sistemas do INSS e pela manutenção do sigilo dos dados, nos termos do disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 4º O motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros recolherá sua contribuição ao Regime Geral de Previdência Social por iniciativa própria, nos termos do disposto no inciso II do caput do art. 30 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.”

No mesmo sentido os recentes entendimentos do TJSP ;

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Município de São Paulo. Lei nº 16.901, de 05 de junho de 2018, que revoga a Lei nº 12.609, de 06 de maio de 1998 e altera a Lei nº 14.766, de 18 de junho de 2008, a fim de proibir “a utilização de motocicletas para o transporte de passageiros (moto-táxi), bem como para o transporte de material inflamável ou que possa pôr em risco a segurança do munícipe”.

PRELIMINAR DE CARÊNCIA DA AÇÃO. Alegação de que o controle abstrato de leis municipais somente pode ser exercido mediante confronto com a Constituição Estadual (art. 125, § 2º); e que, por isso, seria inadmissível invocar como paradigma constitucional, no caso, a disposição do artigo 22, incisos IX e XI, da Carta Federal, ainda que se argumente com a norma de regulamentação indireta do artigo 144 da Constituição Estadual. Rejeição. Regras de competência legislativa que traduzem verdadeiro instrumento de calibração do pacto federativo. Vale dizer, como normas centrais da Constituição Federal, “reproduzidas, ou não” na Constituição

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Estadual, "incidirão sobre a ordem local", assim como ocorre com aquelas que dispõem sobre a livre iniciativa e os valores sociais do trabalho, tudo por força do princípio da simetria, a fim de conservar o modelo federalista e os padrões estruturantes do Estado, daí a pertinência de utilização de dispositivos dessa natureza (centrais e estruturantes) no controle abstrato de normas municipais com base na norma remissiva do artigo 144 da Constituição Estadual. Preliminar afastada.

Normas infraconstitucionais. Dispositivos que, na verdade, não foram indicados como parâmetro de controle, mas apenas para demonstrar que a União já exerceu sua competência legislativa privativa sobre a matéria; e que os entes federativos não podem dispor de forma contrária à legislação federal. Preliminar de carência da ação rejeitada também sob esse aspecto.

MÉRITO. Alegação de ofensa ao princípio do pacto federativo. Reconhecimento. Norma impugnada que não se restringiu a regulamentar questões de mobilidade urbana e segurança viária, mas, em plano bem mais abrangente, estabeleceu regramento próprio (inexistente no âmbito federal) para proibir o transporte privado de passageiros por meio de motocicleta, em evidente usurpação da competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transporte (CF, art. 22, IX) e sobre trânsito e transporte (CF, artigo 22, XI).

União que no exercício de sua competência legislativa privativa já editou a Lei nº 12.009/2009 (regulamentando o exercício das atividades de motofrete e mototaxista) e a Lei nº 12.587/2012 (dispondo sobre política nacional de mobilidade urbana). Assim, se a matéria tratada na lei impugnada já foi objeto de disciplina normativa (em nível nacional), com permissão expressa para o transporte privado de passageiros por motocicleta, nesse ponto sem lacunas ou espaços para complementações, não poderia o município proibir

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

essa atividade, nem impor outras restrições (além daquelas constantes da legislação federal) para o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos, exatamente para garantir o mínimo de unidade normativa almejado pela Constituição Federal.

Não se ignora que tal competência privativa é passível de delegação, ou seja, a União pode transferi-la total ou parcialmente para outro ente federativo, mas, como é sabido, tal é permitido somente em favor dos Estados (e não dos Municípios), e mesmo assim, apenas sobre questões específicas e com autorização de Lei Complementar (parágrafo único, do artigo 22 da Constituição Federal³), o que não é o caso.

Supremo Tribunal Federal, ademais, que já consolidou entendimento quanto à inconstitucionalidade lei municipal que invoca "o argumento do interesse local para restringir ou ampliar as determinações contidas em regramento de âmbito nacional" (RE nº 477.508-AgR/RS, Rel. Min. Ellen Gracie, j. 03/05/2011), sobretudo porque "a competência constitucional dos Municípios de legislar sobre interesse local não tem o alcance de estabelecer normas que a própria Constituição, na repartição das competências, atribui à União ou aos Estados" (RE nº 313060/SP, Rel. Min. Ellen Gracie, j. 29/11/2005).

Conforme lição de Gilmar Ferreira Mendes, a atuação municipal, baseada no art. 30, II, da Constituição Federal, "há de respeitar as normas federais e estaduais existentes", porque a competência suplementar se exerce para regulamentação, "a fim de atender, com melhor precisão, aos interesses surgidos das particularidades locais". No mesmo sentido é o ensinamento de Alexandre de Moraes, para quem a competência suplementar dos municípios consiste "na autorização de regulamentar as normas legislativas federais ou estaduais, para ajustar sua execução a peculiaridades locais, sempre em concordância com aquelas e desde que presente o requisito

(ACP) *



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

primordial de fixação de competência desse ente federativo: interesse local”.

Não custa lembrar, ainda, que a Suprema Corte no julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.054.110/SP, em sede de repercussão geral, firmou teses (publicadas no DJe de 06/09/2019) no sentido (i) de 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”; e (ii) de que a proibição ou restrição da atividade de transporte individual “é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência” (Tema 967). Embora esse julgado esteja relacionado a transporte por motorista cadastrado em aplicativo, o fundamento da decisão (prestigiando a livre iniciativa e a livre concorrência e os parâmetros estabelecidos pela legislação federal) se ajusta perfeitamente ao caso em julgamento (que também envolve transporte privado individual de passageiros).

Ação julgada procedente.” (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2110503-93.2019.8.26.0000)

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Artigos 1º, 2º e 3º, da Lei nº 8.051, de 30 de dezembro de 2016, do Município de Marília que dispõe, no âmbito do município, sobre a proibição do uso de veículos automotores particulares, cadastrados em aplicativos para transporte remunerado individual de pessoas. Ausência de invasão de competência legislativa federal e estadual, por se tratar de tema concorrente, afeto tanto à União, aos Estados e aos Municípios guardando relação com o interesse local. Violação, entretanto, dos princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e dos direitos do consumidor, bem como da razoabilidade.

(ACP) *[assinatura]*



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

1. A restrição ao serviço de transporte privado e remunerado de passageiros mediante utilização mediante disponibilização de aplicativos, não atentando para a distinção com o serviço de transporte público e individual de passageiros, ofende à livre iniciativa e concorrência, além de contrariar e prejudicar o interesse dos cidadãos enquanto consumidores de serviços. Ofensa ao artigo 144 da Constituição Estadual (artigos 1º, IV, e 170, IV e V, da Constituição Federal).

2. Violação, também, do princípio da razoabilidade, numa análise da proporcionalidade, que deve nortear a Administração Pública bem como a atividade legislativa, tendo por amparo o artigo 111, da Constituição do Estado e aplicável aos Municípios por força do disposto pelo artigo 144, da Constituição Federal.

AÇÃO PROCEDENTE INCONSTITUCIONALIDADE DECLARADA.”
(Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2118962-21.2018.8.26.0000)

“Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei municipal que “regulamenta o Transporte Individual Privado remunerado de passageiros, por meio de aplicativos, como o ‘UBER’ no âmbito do Município de Teodoro Sampaio SP”.

Inconstitucionalidade Formal. Não ocorrência. Não configurada violação à iniciativa reservada ao chefe do executivo. Hipóteses taxativas. Interpretação restritiva. Lei que prevê despesas não impactantes a serem absorvidas pelo orçamento. Lei geral e abstrata que traça contornos da gestão. Ausência de afronta à separação dos poderes. Precedentes do Supremo Tribunal Federal. Inconstitucionalidade Material. Ocorrência. Lei que cria injustificável limitação à liberdade de escolha de profissão e aos princípios da igualdade, da livre iniciativa e da livre concorrência, em prejuízo do consumidor. Afronta à proporcionalidade e razoabilidade.

(ACP) ✱



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Distanciamento do interesse público. Precedentes do Supremo Tribunal Federal e do Órgão Especial.

Pedido julgado parcialmente procedente para declarar a inconstitucionalidade dos §§3º e 4º do artigo 3º; do inciso VI do artigo 4º; e da expressão "com capacidade de até 4 (quatro) passageiros, excluído o condutor", do inciso X do artigo 4º, todos da lei atacada." (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2132191-48.2018.8.26.0000)

De tal sorte que ao tratar da matéria em conformidade com a legislação federal, sem restrições ao exercício das atividades, o projeto amolda-se aos entendimentos jurisprudenciais.

Por fim, no que tange à forma o projeto atende aos preceitos da Lei Complementar nº 95/98.

Ante o exposto, sob o aspecto enfocado, a proposta reúne condições técnicas de legalidade e constitucionalidade, visto que trata de matéria de competência suplementar do Município e de iniciativa geral, quanto ao mérito, manifestar-se-á o soberano Plenário.

É o parecer.

CMV, aos 11 de fevereiro de 2020.


Aline Cristine Padilha
Procuradora OAB/SP nº 167.795

(ACP)



CÂMARA MUNICIPAL DE VALINHOS
ESTADO DE SÃO PAULO

C.M.V. _____
Proc. Nº 818 / 20
Fls. 01
Resp. _____

C.M.V. _____
Proc. Nº 04 / 20
Fls. 28
Resp. 08

Ofício n.º 21/2020 – Gabinete do Vereador Alécio Cau

Ao Departamento Legislativo.

Assunto: retirada de projeto.

REQUERIMENTO

Nº 344 / 20

Senhor Diretor,

Com os cumprimentos de costume, dirijo-me a V.S.ª para solicitar a retirada do Projeto de Lei n.º 2/2020, de minha autoria.

Diante do andamento do processo, rogo pela imediata solicitação à Comissão de Justiça e Redação.

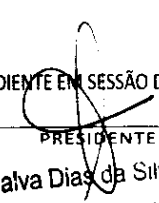
Nada mais.

Valinhos, 02 de março de 2020.


ALÉCIO CAU

LIDO NO EXPEDIENTE EM SESSÃO DE 03/03/2020

PRÉSIDENTE


Dalva Dias da Silva Bento
Presidente

Ao Legislativo
DEFIRO PARA PROVIDÊNCIAS.
G.P., em 03/03/2020

Presidente


Dalva Dias da Silva Bento
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL VALINHOS PROTOCOLO 02/03/2020 11:51 0000000043