

Voto Total nº 58/24

LIDO, AUTUE-SE E INCLUA EM PAUTA

AO EXPEDIENTE

SECRETARIA LEGISLATIVA RECEBIDO

17 SET 2024

Em: / /

13 SET 2024

Presidente

[Signature]
Governador do Estado de RONDÔNIA
1º Secretário

[Signature]
Servidor (nome legível)

Estado de Rondônia Assembleia Legislativa

17 SET 2024

Protocolo: 58/24

GOVERNADORIA - CASA CIVIL

MENSAGEM Nº 194, DE 10 DE SETEMBRO DE 2024.

Assembleia Legislativa
01
Folha
Estado de Rondônia

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES MEMBROS DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA:

Com amparo no § 1º do artigo 42 da Constituição do Estado, impõe-me o dever de informar a Vossas Excelências que votei totalmente o Autógrafo de Lei nº 592/2024, de iniciativa dessa ínclita Assembleia Legislativa, o qual “Dispõe sobre o serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, no âmbito do estado de Rondônia.”, encaminhado a este Executivo por meio da Mensagem nº 181/2024-ALE, de 14 de agosto de 2024.

Senhores Deputados, em síntese, o Autógrafo de Lei institui sobre a atividade de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas. Analisando a notoriedade quanto ao objeto apresentado, em que pese a boa intenção do legislador e o comprometimento em assegurar alternativas de mobilidade urbana, vejo-me compelido a vetar totalmente o supramencionado texto, em decorrência de usurpar competências privativa da União e Municipal e confrontar princípios garantidos na Constituição Federal da liberdade e livre iniciativa.

In casu, verifica-se que o Autógrafo de Lei dispõe sobre trabalho, transporte e condições para o exercício de profissões, matéria cuja iniciativa é privativa à União legislar, conforme o inciso I, XI e XVI, do artigo 22 da Constituição Federal:

Art. 22 - Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;”

(...)

XI - trânsito e transporte;

(...)

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

Destarte, a Constituição Federal confere aos municípios a competência para legislar e tratar sobre o transporte urbano e assuntos de interesse local, conforme regulamenta o inciso I do artigo 30, não incluindo os Estados no rol de entes federativos competentes para legislar sobre tais questões. Na propositura do Autógrafo, nos §§1º, 2º e caput do art. 3º, regulamentam que os serviços poderão ser prestados somente em área urbana, vedando o transporte interurbano, confrontando, dessa maneira, o artigo 30 da Constituição Federal.

Outrossim, a propositura trata sobre o exercício profissional da atividade de motociclista autônomo de plataforma digital, tema que já foi regulamentado pela União na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Além disso, identifica-se que, caso o Projeto de Lei fosse por iniciativa da União, estaria violando a Lei Federal nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, conhecida como a Lei da Liberdade Econômica, tendo em vista que a proposta do Autógrafo tem exigências que divergem da Lei em comento, tais como a obrigatoriedade na cor da camisa para o motorista e limitação das viagens apenas em áreas urbanas.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE RONDÔNIA
GABINETE DA PRESIDÊNCIA
Recebido em: 12/09/24
Hora: 10:32
[Signature]
ASSINATURA

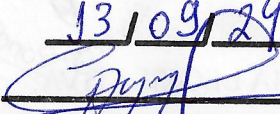
SECRETARIA LEGISLATIVA
RECEBIDO
13 SET 2024
Servidor (nome legível)

AO EXPEDIENTE
Em
Presidentes

LIDO A UTUE-SE E
INCLUIA EM PASTA
13 SET 2024
Secretaria

Voto Total nº 25124

Estado de Pernambuco
Assembleia Legislativa
13/09/24
Processo nº 25124

AO DEPARTAMENTO
LEGISLATIVO
13/09/24

Carlos Alberto Martins Manvailier
Secretário Legislativo
Ato nº 0005/2023-SRH/P/ALE

GOVERNADORIA - CASA CIVIL
MENSAGEM Nº 111 DE 18 DE SETEMBRO DE 2024

Com amparo ao § 1º do artigo 43 da Constituição do Brasil, a Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, no âmbito de suas atribuições, encaminha a este Executivo por meio da Mensagem nº 181/2024-ALE, de 14 de agosto de 2024.

Senhores Deputados, em sintonia com o Artigo 43 da Constituição do Brasil, a Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, no âmbito de suas atribuições, encaminha a este Executivo por meio da Mensagem nº 181/2024-ALE, de 14 de agosto de 2024, para que seja provido o que se segue:

1. A Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, no âmbito de suas atribuições, encaminha a este Executivo por meio da Mensagem nº 181/2024-ALE, de 14 de agosto de 2024, para que seja provido o que se segue:

- Art. 1º - Compete privativamente à União legislar sobre:
- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- II - trânsito e transporte;
- III - organização do sistema nacional de ensino e pesquisa para o ensino de graduação;

Declarar e Constituinte Federal com as atribuições e competências para legislar e fiscalizar sobre o transporte urbano e garantir de interesse local, conforme entendimento o inciso I do artigo 30, não incluindo os Estados no rol de competências competentes para legislar sobre tais questões. Na organização do Artigo, nos §§ 1º, 2º e caput do art. 3º, regulamentar que os serviços públicos que prestados em áreas urbanas, vedada o transporte interurbano, compreendendo desde trânsito e artigo 30 da Constituição Federal.

Outrossim, a proposição trata sobre o exercício profissional da atividade de motociclista, bem como de trânsito digno, temas que já foi regulamentado pelo Artigo da Lei Federal nº 12.387 de 2010, identificando que caso o Projeto de Lei fosse por iniciativa da União, o Projeto de Lei nº 13.874, de 30 de setembro de 2019, conhecida como a Lei da Liberdade de Trânsito, que dispõe sobre o exercício de atividades profissionais que envolvam o uso de veículos em áreas urbanas e trânsito e trânsito de veículos em áreas urbanas e trânsito de veículos em áreas urbanas.

RECEBIDA EM
GABINETE DO PRESIDENTE
13/09/24
10
Assinatura

Note-se que os artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 2012, mencionam acerca da competências dos Municípios, vejamos:

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.

(...)

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:.

No julgamento do RE 1390895, o Supremo Tribunal Federal reafirmou que restringir atividade de transporte privado individual de motorista é inconstitucional:

EMENTA: AGRAVO INTERNO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DECRETO 12.977/2018 DO MUNICÍPIO DE NITERÓI/RJ. TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO REMUNERADO DE PASSAGEIROS INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITAIS. COBRANÇA DE PREÇO PÚBLICO. IMPOSSIBILIDADE. RE 1.054.110-RG.TEMA 967 DA REPERCUSSÃO GERAL. 1. Examina-se nestes autos a constitucionalidade de decretos do Município de Niterói/RJ, que instituíram diversas exigências para o transporte individual privado remunerado de passageiros intermediado por plataformas digitais, bem como estabeleceram a cobrança de preço público, não previsto na Lei Federal 13.640, de 26 de março de 2018. 2. Sobre a matéria, esta SUPREMA CORTE já teve a oportunidade de se manifestar, nos autos do RE 1.054.110-RG, de relatoria do Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 6/9/2019, julgado sob o rito da repercussão geral (Tema 967), em que se fixou tese no sentido de que: **I - 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; II -** 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). 3. Os Decretos Municipais em questão, a pretexto de organizarem o sistema viário urbano, instituíram condições para o exercício do transporte privado individual de passageiros não previstos na referida lei federal, tais como a dependência de outorga do direito de uso e de pagamento de preço público, violando, desse modo, a tese fixada no Tema 967 da repercussão geral. 4. Agravo Interno a que se nega provimento. (STF - RE: 1390895 RJ, Relator: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 18/10/2022, Primeira Turma, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-213 DIVULG 21-10-2022 PUBLIC 24-10-2022)

Ademais, a propositura legislativa enumera diversos requisitos para o exercício profissional da atividade de motorista autônomo, e ainda estabelece a obrigatoriedade de um suporte para celular, camiseta predominantemente na cor preta, e que os serviços poderão ser prestados somente em área urbana, vedando o transporte interurbano, defronte aos princípios constitucionais da liberdade e livre iniciativa.

Dessa forma, verifica-se a inconstitucionalidade formal, visto que evidentemente, ao pretender tratar da matéria, invadiu a competência da União para legislar sobre direito do trabalho e condições para atividade profissional, além disso, invadiu a competência municipal para legislar sobre transporte urbano. Para mais, a propositura da ação abrange matéria de direito do trabalho, a qual a Constituição Federal fixou a competência legislativa privativa da União, não podendo os demais entes legislar a esse respeito, exceto nas ocasiões permitidas pela Carta Magna. O autógrafo, desse modo, acaba por conflitar com normas federais e municipais já existentes, trazendo insegurança jurídica ao tema, em confronto com as competências constitucionais da União e dos Municípios.

Portanto, averigua-se que o Autógrafo de Lei padece de inconstitucionalidade formal, em razão da interferência em matéria de competência privativa da União prevista no inciso I do artigo 22 da Constituição Federal, padece também de inconstitucionalidade material, por contrariar preceito e direitos fundamentais, conforme inciso LVII do art. 5º da Constituição Federal. Diante disso, opino pelo **Veto Total**, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Constituição do Estado.

Certo de ser honrado com a elevada compreensão de Vossa Excelência e, conseqüentemente, com a pronta manutenção deste Veto Total, antecipo sinceros agradecimentos pelo imprescindível apoio, subscrevendo-me com especial estima e consideração.

MARCOS JOSÉ ROCHA DOS SANTOS
Governador



Documento assinado eletronicamente por **Marcos José Rocha dos Santos, Governador**, em 10/09/2024, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site portal do SEI, informando o código verificador **0052484656** e o código CRC **46F5B3FF**.

Referência: Caso responda esta Mensagem, indicar expressamente o Processo nº 0005.004471/2024-22

SEI nº 0052484656

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Procuradoria Geral do Estado - PGE
Procuradoria Geral do Estado junto à Casa Civil - PGE-CASACIVIL

Parecer nº 223/2024/PGE-CASACIVIL

REFERÊNCIA: Autógrafo de Lei nº 592/2024 (0052065082)

ENVIO À CASA CIVIL: 21.08.2024

ENVIO À PROCURADORIA: 22.08.2024

Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral do Estado de Rondônia,

1. **RELATÓRIO**

1.1. Trata-se de consulta formulada à Procuradoria Geral do Estado, objetivando a apreciação de constitucionalidade do Autógrafo de Lei nº 592/2024 (0052065082).

1.2. A proposta em comento "*dispõe sobre o serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, no âmbito do Estado de Rondônia*".

1.3. É o breve relatório.

2. **LEGITIMAÇÃO DA ATUAÇÃO DA PROCURADORIA GERAL DO ESTADO NO PRESENTE PROCESSO ADMINISTRATIVO.**

2.1. Dispõe a Constituição Federal que **aos Procuradores do Estado incumbe a representação judicial e a consultoria jurídica das respectivas unidades federadas**, circunstâncias estas inseridas no art. 132.

2.2. No âmbito estadual, a Constituição do Estado de Rondônia prevê no art. 104: "*A Procuradoria-Geral do Estado é a instituição que representa o Estado, judicial e extrajudicialmente cabendo-lhe, nos termos da lei complementar que dispuser sobre sua organização e funcionamento, as atividades de consultoria e assessoramento jurídico do Poder Executivo*".

2.3. Seguindo esta linha, a Lei Complementar nº 620, de 11 de junho de 2011, prevê as competências da Procuradoria Geral do Estado que corroboram com as disposições da Constituição Estadual.

2.4. Portanto, resta inequivocamente caracterizada a competência constitucional e legal exclusiva da Procuradoria Geral do Estado para o exercício da função consultiva no presente feito, com exclusão da eventual competência de qualquer outro agente público, observado o disposto no art. 11, inciso V e § 2º da lei supracitada.

2.5. Por ocasião da análise da Procuradoria Geral, **necessário observar os limites das regras constitucionais do processo legislativo, com ênfase à inconstitucionalidade formal ou material, se houver.**

2.6. Nesse contexto, de forma simplista, impõe-se destacar que, na hipótese de o conteúdo da norma ser contrário ao disposto na Constituição, restará caracterizada a inconstitucionalidade material.

2.7. Haverá inconstitucionalidade formal se houver violação da regra constitucional quanto ao ente competente para a produção da norma, isto é, se decorrente de invasão da competência legislativa constitucionalmente outorgada a outro ente.

2.8. Mais precisamente, em caso de inobservância das regras constitucionais do processo legislativo, se este for inaugurado por autoridade diversa daquela legitimada pela Constituição, restará configurada a inconstitucionalidade formal subjetiva, remanescendo à inconstitucionalidade formal objetiva as demais hipóteses de descumprimento ao processo legislativo constitucional.

2.9. Ao Chefe do Executivo, por sua vez, cabe, privativamente, a competência de vetar total ou parcialmente projetos apreciados pelo Poder Legislativo, exercendo o veto político quando concluir pela incompatibilidade com o interesse público, e exercendo o veto jurídico quando concluir pela incompatibilidade formal ou material com a Constituição.

2.10. Compete destacar que esta Procuradoria não faz análise do mérito, contudo, os atos normativos devem ser motivados, **cabendo a esta unidade orientar quanto a antijuridicidade das leis.** Ato contínuo, a análise se perfectibiliza a partir da compatibilidade com outras normas vigentes no âmbito estadual e federal.

2.11. Desse modo, em razão da vigência da Portaria nº 41 de 14 de janeiro de 2022, que por meio do art. 5º, promoveu a instalação das procuradorias setoriais, e, ainda, somada a previsão do art. 23 da Lei Complementar nº 620/2020, tem-se que a competência para o exercício das funções previstas no art. 29 da referida lei, pertence a esta Procuradoria Setorial, razão pela qual, **passa-se a análise da constitucionalidade do autógrafa de lei, servindo de subsídio ao controle de constitucionalidade preventivo realizado pelo Chefe do Poder Executivo estadual.**

3. DO EXAME DOS ASPECTOS FORMAIS.



3.1. Inicialmente, destaca-se o princípio constitucional da separação dos Poderes, tanto a Constituição Federal (art. 2º) quanto a Constituição do Estado de Rondônia (art. 7º), respectivamente.

3.2. Veja-se que a disciplina constitucional tem por objetivo prevenir a usurpação da competência de um Poder pelo outro, de modo que suas competências estão previstas na Constituição Federal e na Constituição Estadual.

3.3. Somado a isso, a Constituição Federal prevê a iniciativa privativa do Presidente da República (art. 61, da CF), além de dispor sobre as suas atribuições que lhe são próprias (art. 84, da CF).

3.4. Destaca-se que, as hipóteses acima, em razão do princípio da simetria e da separação de Poderes, devem ser observadas no âmbito estadual, distrital e municipal, logo, tais matérias deverão ser iniciadas pelos Chefes do Executivo.

3.5. Inicialmente, destaca-se que *princípio constitucional da separação dos Poderes* a Constituição Federal, assim, como a Constituição do Estado de Rondônia, respectivamente, preveem:

Constituição Federal de 1988

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Constituição do Estado de Rondônia

Art. 7º - São Poderes do Estado, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Parágrafo único - Salvo as exceções previstas nesta Constituição, é vedado a qualquer dos Poderes delegar atribuições, **não podendo, quem for investido em cargo de um deles, exercer o de outro.**

3.6. *In casu*, o autógrafo de lei, visa dispor sobre o serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas no Estado de Rondônia.

3.7. Destaco que a inconstitucionalidade formal pode decorrer da inobservância da competência legislativa para a elaboração do ato (inconstitucionalidade formal orgânica: competência da União, Estados e Municípios) ou do procedimento de elaboração da norma.

3.8. Nesse sentido, verifica-se que a matéria tratada na presente propositura é de **competência da União**, consoante o art. 22, inciso I e inciso XVI, da Constituição Federal, *in verbis*:

Art. 22 - Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e **do trabalho;**" (negritamos e grifamos)

(...)

XVI - organização do sistema nacional de emprego e **condições para o exercício de profissões;** (negritamos e grifamos)



3.9. A presente propositura legislativa enumera requisitos para o exercício profissional da atividade de motociclista autônomo de plataforma digital, tema que já foi regulado pela União na **Lei Federal nº 13.640/2018, a qual alterou a Lei nº 12.587/2012** que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos seguintes termos:

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. (original sem destaque)

3.10. Por outro lado, a Lei Federal ainda delega aos municípios a competência para dispor sobre algumas questões específicas, observe:

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.

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:

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.

(original sem destaque)

3.11. Em atendimento a legislação federal, restou editada em âmbito municipal, a Lei Complementar n. 717, de 04 de abril de 2018, que "*dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativo ou outra tecnologia de comunicação em rede no Município de Porto Velho e seus Distritos e dá outras providências.*"

3.12. Neste viés, colaciono o **Autógrafo de Lei n. 592/2024:**



Art. 1º Fica autorizada a prestação de serviço de transporte de passageiros por aplicativos em todo o estado de Rondônia, nas condições desta Lei.

Art. 2º Qualquer aplicativo eletrônico de transporte de passageiros poderá oferecer o serviço prestado por motocicletas em todo o Estado de Rondônia.

§ 1º Não será exigido nenhum cadastro especial ou específico, seja do aplicativo ou do motociclista, em nenhum órgão público municipal ou estadual.

§ 2º A atividade de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas independe de qualquer licença.

§ 3º Exige-se do motorista a Carteira Nacional de Habilitação - CNH válida, na categoria apropriada, bem como outros requisitos impostos pela Lei Federal.

§ 4º O motorista por aplicativo prestado por motocicletas poderá fazer uso de dispositivo de comunicação por indução óssea e a obrigatoriedade de um suporte adequado para o celular, quando estiver em deslocamento nas vias, com ou sem passageiros.

§ 5º A camiseta do motorista por aplicativo prestado por motocicletas será predominante da cor preta, bem como as vestimentas e os calçados deverão ser adequados, visando maior segurança e identificação para os passageiros que utilizam o serviço.

Art. 3º O serviço por aplicativo prestado por motocicletas somente poderá ser prestado em área urbana.

§ 1º A motocicleta, com passageiro que remunera o motociclista por meio de aplicativo, não poderá prestar o serviço em rodovia.

§ 2º É vedado o transporte interurbano por meio do serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, salvo em áreas conurbadas.

Art. 4º O motorista deverá fornecer ao passageiro o capacete e outros itens de segurança, sem custo.

Parágrafo único. O passageiro usará, obrigatoriamente, os equipamentos de segurança.

Art. 5º As concessionárias de motocicletas no âmbito do Estado de Rondônia poderão facilitar a aquisição de motos, peças e equipamentos, para os profissionais que trabalham com aplicativos.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

3.13. Da análise dos artigos do Autógrafo de Lei em testilha, verifica-se que nos **§4º e §5º do art. 2º**, há a clara regulação da profissão, sendo competência predominantemente da União, conforme art. 22 inciso XI, que confere à União a competência para legislar sobre normas gerais para o exercício das profissões.

3.14. Nesta toda, colaciono aqui Jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, sobre a competência da união para legislar sobre trabalho e condições para o exercício de profissão:

DIREITO CONSTITUCIONAL. DIREITO DO TRABALHO. FEDERALISMO E **RESPEITO ÀS REGRAS DE DISTRIBUIÇÃO DE COMPETÊNCIA**. LEI 13.206/2014 DO ESTADO DA BAHIA. REGULAÇÃO DA PROFISSÃO DE DESPACHANTE DOCUMENTALISTA DE TRÂNSITO. **INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRABALHO E CONDIÇÕES PARA EXERCÍCIO DE PROFISSÃO**. PRECEDENTES. INCONSTITUCIONALIDADE. AÇÃO DIRETA JULGADA PROCEDENTE. 1. As regras de distribuição de competências legislativas são alicerces do federalismo e consagram a fórmula de divisão de centros de poder em um Estado de Direito. Princípio da

predominância do interesse. 2. A Constituição Federal de 1988, presumindo de forma absoluta para algumas matérias a presença do princípio da predominância do interesse, estabeleceu, a priori, diversas competências para cada um dos entes federativos – União, Estados-Membros, Distrito Federal e Municípios – e, a partir dessas opções, pode ora acentuar maior centralização de poder, principalmente na própria União (CF, art. 22), ora permitir uma maior descentralização nos Estados-Membros e nos Municípios (CF, arts. 24 e 30, inciso I). 3. **A Lei 13.206/2014 do Estado da Bahia, regulamentada pela Portaria 596/2017 do DETRAN/BA, disciplinou a atividade de despachante documentalista no âmbito da Administração Pública estadual, estabelecendo requisitos e condicionantes para o cadastramento e atuação desses profissionais perante o órgão de trânsito local, violando, assim, a competência da União para legislar sobre Direito do Trabalho e condições para exercício de profissão** (art. 22, I e XVI, CF). Precedentes. 4. Ação Direta julgada procedente. (STF - ADI: 6742 BA, Relator: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 17/08/2021, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 24/08/2021)



Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 15.593 do Estado do Rio Grande do Sul, de 7 de janeiro de 2021. Regulamentação da atividade de leiloeiro público oficial. Competência privativa da União para legislar sobre direito do trabalho e condições para o exercício de profissões (art. 22, incisos I e XVI, da CF/88). Precedentes. Inconstitucionalidade formal do diploma estadual impugnado. **Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente. 1. O objeto da presente ação concentrada reside na alegada inconstitucionalidade formal da Lei nº 15.593 do Estado do Rio Grande do Sul, de 7 de janeiro de 2021, a qual dispõe sobre o exercício do ofício de leiloeiro público no âmbito daquela unidade federativa, com o argumento de violação da competência privativa da União para legislar sobre o tema, nos termos do art. 22, incisos I e XVI, da Carta Magna.** 2. Na esfera federal, o exercício da atividade de leiloeiro público oficial encontra-se disciplinado no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, que aprovou o regulamento da profissão de leiloeiro em território nacional, o qual já teve suas normas convalidadas em julgado da Suprema Corte, sob a sistemática da Repercussão Geral (Tema nº 455), nos autos do RE nº 1.263.641, tendo sido afirmada sua compatibilidade com o art. 5º, inciso XII, da Constituição Federal. 3. **Segundo a remansosa jurisprudência da Corte Suprema, compete privativamente à União organizar, manter e executar a inspeção do trabalho, bem como legislar sobre direito do trabalho, concluindo-se, in casu, pela inconstitucionalidade formal da Lei nº 15.593 do Estado do Rio Grande do Sul, de 7 de janeiro de 2021, , devido a sua incompatibilidade com o art. 22, incisos I e XVI, da Constituição Federal de 1988.** Precedentes. 4. Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente. (STF - ADI: 6961 RS, Relator: DIAS TOFFOLI, Data de Julgamento: 17/12/2022, Tribunal Pleno, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-070 DIVULG 31-03-2023 PUBLIC 03-04-2023)

3.15. Além do mais, a Constituição Federal confere aos municípios a competência para legislar e tratar sobre o transporte urbano e assuntos de interesse local, conforme art. 30, inciso I, e na propositura, nos **§§1º e 2º do art. 3º**, regulamenta que os serviços poderão ser prestados somente em área urbana, vedando o transporte interurbano. Confrontando, dessa maneira, o art. 30 da Constituição Federal.

3.16. Importante destacar o Despacho ID: 0052407736, da **Diretoria Técnica de Veículos do DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO - DETRAN**, em relação a propositura:

Senhor Diretor Executivo;

Em atenção ao Despacho DETRAN-DIREX (0052400002), pelo qual submeteu a esta Diretoria a Mensagem Nº 181/2024 - ALE - Autógrafo nº 592/2024 (0052065082) de iniciativa da Assembleia Legislativa do Estado - ALE, que "*Dispõe sobre o serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, no âmbito do estado de Rondônia.*" (0052065082), para análise e manifestação técnica.

O transporte remunerado privado individual de passageiros foi regulamentado através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pela Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018, cuja redação:

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)

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)

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

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

O artigo 11-A determinou que **competem exclusivamente** aos Municípios a regulamentação e a fiscalização da modalidade de transporte prevista no inciso X do artigo 4º da Lei 12.587/2012, no âmbito de seus territórios.

Conforme abaixo *caput* do artigo:

Art. 11-A. **Competem 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).

Em relação aos requisitos mínimos de segurança para circulação de motonetas, motocicletas ciclomotor, a RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 912, DE 28 DE MARÇO DE 2022, estabelece ainda:

IV - PARA AS MOTONETAS, MOTOCICLETAS E TRICICLOS:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha
- 5) iluminação da placa traseira;
- 6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições de segurança, conforme orientação de seu fabricante; e
- 10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, dimensionado para manter a temperatura de sua superfície externa ao nível térmico adequado ao uso seguro do veículo pelos ocupantes sob condições normais de utilização e com uso de vestimentas e acessórios indicados no manual do usuário fornecido pelo fabricante, devendo ser complementado por redutores de temperatura nos pontos críticos de calor, a critério do fabricante, conforme exemplificado no Anexo desta Resolução;



Considerando que na Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que instituiu o código de trânsito brasileiro (CTB), sobre a motocicleta, motonetas e ciclomotores, informando sobre a conduta dos condutores:

Art. 54.

Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Por fim, notadamente o tema da matéria legislativa em tela, é correlato à competências delegadas aos municípios pelo CTB, Isto posto esta Diretoria Técnica de Veículos recomenda a revisão da proposta, considerando o disposto na legislação federal, por fim submetemos a manifestação à análise desta Diretoria Executiva, ocasião em que nos colocamos à disposição para demais esclarecimentos, caso sejam necessárias.

Atenciosamente,

ESLI FERREIRA DE OLIVEIRA

Diretor Técnico de Veículos

DTV/DETRAN-RO



3.17. Em que pese a nobre intenção do excelentíssimo Senhor Deputado, e de fato, conquanto o projeto tenha alta carga de relevância social, verifica-se, *data venia*, a inconstitucionalidade formal, visto que indubitavelmente, ao pretender tratar da matéria, **invadiu a competência da União para legislar sobre Direito do Trabalho e condições para atividade profissional e invadiu a competência municipal para legislar sobre transporte urbano. O autógrafo, dessa forma, acaba por conflitar com normas federais e municipais já existentes, trazendo insegurança jurídica ao tema, em confronto com as competências constitucionais da União e dos Municípios.**

3.18. Com isso, depreende-se que houve violação da competência legislativa privativa da União, para tratamento de matéria de direito do trabalho condições para atividade profissional, conforme inciso I, XI e XVI do art. 22 e violação da competência municipal para legislar sobre transporte urbano conforme inciso I art. 30, todos da Constituição Federal, incidindo, portanto, **a inconstitucionalidade formal do autógrafo de Lei.**

4. EXAME DOS ASPECTOS MATERIAIS.

4.1. Restará caracterizada a **inconstitucionalidade material**, quando o **conteúdo da norma afrontar qualquer preceito ou princípio da Constituição Federal e/ou Constituição Estadual**, podendo ainda igualmente verificar-se quando houver **desvio de poder ou excesso de poder legislativo**.

4.2. Conforme salientado, o autógrafo de lei em análise propõe dispor sobre o serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, no âmbito do Estado de Rondônia.

4.3. Infere-se na justificativa de ID: 0052065133, de autoria do Deputado Estadual Jesuíno Boabaid que a proposta visa a "(..) *regulamentação do serviço de transporte de passageiros por meio de motocicletas, operados por aplicativos eletrônicos, em todos o Estado de Rondônia*".

4.4. E ainda:

A iniciativa visa atender à crescente demanda por alternativas de mobilidade urbana, aproveitando o uso cada vez mais frequente de motocicletas para transporte de passageiros. Ao mesmo tempo, busca proporcionar oportunidades de trabalho para motociclistas e facilitar o acesso ao transporte público.

Por meio dessa regulamentação, pretende-se garantir a segurança dos usuários, estabelecendo requisitos mínimos para a prestação do serviço, como a obrigatoriedade de fornecer equipamentos de proteção aos passageiros, sem ônus adicional.

Além disso, o projeto delimita as áreas de atuação do serviço, restringindo-se às zonas urbanas e proibindo o acesso as rodovias, visando evitar situações de risco e garantir a integridade dos

usuários.

A simplificação dos procedimentos burocráticos, como a ausência de necessidade de cadastros especiais junto a órgãos públicos, busca fomentar a operação desses serviços, promovendo a inovação e a concorrência no mercado de transporte de passageiros.

Em resumo, este Projeto de Lei busca conciliar as necessidades de mobilidade urbana da população com a regulamentação do serviço de transporte de passageiros por meio de motocicletas, visando garantir segurança, eficiência e acesso igualitário aos meios de transporte.

[...]

4.5. Evidenciado a inconstitucionalidade formal, passamos a análise da constitucionalidade material proposto no Autógrafo de Lei, colaciono novamente o autógrafo:



Art. 1º Fica autorizada a prestação de serviço de transporte de passageiros por aplicativos em todo o estado de Rondônia, nas condições desta Lei.

Art. 2º Qualquer aplicativo eletrônico de transporte de passageiros poderá oferecer o serviço prestado por motocicletas em todo o Estado de Rondônia.

§ 1º Não será exigido nenhum cadastro especial ou específico, seja do aplicativo ou do motociclista, em nenhum órgão público municipal ou estadual.

§ 2º A atividade de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas independe de qualquer licença.

§ 3º Exige-se do motorista a Carteira Nacional de Habilitação - CNH válida, na categoria apropriada, bem como outros requisitos impostos pela Lei Federal.

§ 4º O motorista por aplicativo prestado por motocicletas poderá fazer uso de dispositivo de comunicação por indução óssea e a obrigatoriedade de um suporte adequado para o celular, quando estiver em deslocamento nas vias, com ou sem passageiros.

§ 5º A camiseta do motorista por aplicativo prestado por motocicletas será predominante da cor preta, bem como as vestimentas e os calçados deverão ser adequados, visando maior segurança e identificação para os passageiros que utilizam o serviço.

Art. 3º O serviço por aplicativo prestado por motocicletas somente poderá ser prestado em área urbana.

§ 1º A motocicleta, com passageiro que remunera o motociclista por meio de aplicativo, não poderá prestar o serviço em rodovia.

§ 2º É vedado o transporte interurbano por meio do serviço de transporte de passageiros por aplicativo prestado por motocicletas, salvo em áreas conurbadas.

Art. 4º O motorista deverá fornecer ao passageiro o capacete e outros itens de segurança, sem custo.

Parágrafo único. O passageiro usará, obrigatoriamente, os equipamentos de segurança.

Art. 5º As concessionárias de motocicletas no âmbito do Estado de Rondônia poderão facilitar a aquisição de motos, peças e equipamentos, para os profissionais que trabalham com aplicativos.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

4.6. Da análise dos artigos do Autógrafo de Lei em testilha, verifica-se que nos **§4º e §5º do art. 2º e nos §§1º e 2º do art. 3º**, a propositura legislativa enumera diversos requisitos para o exercício profissional da atividade de motorista autônomo, e ainda estabelece a obrigatoriedade de um suporte para celular, camiseta predominantemente na cor preta, e que os serviços poderão ser prestados somente em área urbana, vedando o transporte interurbano. Confronta, dessa maneira, os princípios garantidos na Constituição Federal da liberdade e livre iniciativa.

4.7. Inúmeros são os precedentes da Suprema Corte Federal, a fulminar iniciativas análogas, nos autos da **ADPF 449**, que restou assim ementada:

DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. **PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LIVRE INICIATIVA E DO**



VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º, IV), DA LIBERDADE PROFISSIONAL (ART. 5º, XIII), DA LIVRE CONCORRÊNCIA (ART. 170, CAPUT), DA DEFESA DO CONSUMIDOR (ART. 170, V) E DA BUSCA PELO PLENO EMPREGO (ART. 170, VIII). IMPOSSIBILIDADE DE ESTABELECIMENTO DE RESTRIÇÕES DE ENTRADA EM MERCADOS. MEDIDA DESPROPORCIONAL. NECESSIDADE DE REVISÃO JUDICIAL. MECANISMOS DE FREIOS E CONTRAPESOS. ADFP JULGADA PROCEDENTE. 1. A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental é cabível em face de lei municipal, adotando-se como parâmetro de controle preceito fundamental contido na Carta da República, ainda que também cabível em tese o controle à luz da Constituição Estadual perante o Tribunal de Justiça competente. 2. A procuração sem poderes específicos para ajuizar a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental pode ser regularizada no curso do processo, mercê da instrumentalidade do Direito Processual. 3. A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental não carece de interesse de agir em razão da revogação da norma objeto de controle, máxime ante a necessidade de fixar o regime aplicável às relações jurídicas estabelecidas durante a vigência da lei, bem como no que diz respeito a leis de idêntico teor aprovadas em outros Municípios. Precedentes: ADI 3306, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 17/03/2011; ADI 2418, Relator(a): Min. TEORI ZAVASCKI, Tribunal Pleno, julgado em 04/05/2016; ADI 951 ED, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 27/10/2016; ADI 4426, Relator(a): Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, julgado em 09/02/2011; ADI 5287, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 18/05/2016. 4. A União possui competência privativa para legislar sobre “diretrizes da política nacional de transportes”, “trânsito e transporte” e “condições para o exercício de profissões” (art. 22, IX, XI e XVI, da CRFB), sendo vedado tanto a Municípios dispor sobre esses temas quanto à lei ordinária federal promover a sua delegação legislativa para entes federativos menores, considerando que o art. 22, parágrafo único, da Constituição faculta à Lei complementar autorizar apenas os Estados a legislar sobre questões específicas das referidas matérias. Precedentes: ADI 3136, Relator(a): Min. Ricardo Lewandowski, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2006, DJ 10/11/2006; ADI 2.606, Rel. Min. Maurício Corrêa, Tribunal Pleno, DJ de 07/02/2003; ADI 3.135, Rel. Min. Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, DJ de 08/09/2006; e ADI 3.679, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, Tribunal Pleno, DJ de 03/08/2007; ARE 639496 RG, Relator(a): Min. Cezar Peluso, julgado em 16/06/2011; ADI 3049, Relator(a): Min. Cezar Peluso, Tribunal Pleno, julgado em 04/06/2007. 5. **O motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental inculpada 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 seletivo 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.** 7. O constitucionalismo moderno se fundamenta na necessidade de restrição do poder estatal sobre o funcionamento da economia de mercado, sobrepondo-se o Rule of Law às iniciativas autoritárias destinadas a concentrar privilégios, impor o monopólio de meios de produção ou estabelecer salários, preços e padrões arbitrários de qualidade, por gerarem ambiente hostil à competição, à inovação, ao progresso e à distribuição de riquezas. Literatura: ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James. Por que as nações fracassam – As origens do poder, das prosperidade e da pobreza. Trad. Cristiana Serra. 1ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. 8. A teoria da escolha pública (public choice) vaticina que o processo político por meio do qual regulações são editadas é frequentemente capturado por grupos de poder interessados em obter, por essa via, proveitos superiores ao que seria possível em um ambiente de livre competição, porquanto um recurso político comumente desejado por esses grupos é o poder estatal de controle de entrada de novos competidores em um dado mercado, a fim de concentrar benefícios em prol de poucos e dispersar prejuízos por toda a sociedade. Literatura: STIGLER, George. “The theory of economic regulation”. in: The Bell Journal of Economics and Management Science, Vol. 2, No. 1 (Spring, 1971). 9. O exercício de atividades econômicas e profissionais por particulares deve ser protegido da coerção arbitrária por parte do Estado, competindo ao Judiciário, à luz do sistema de freios e contrapesos estabelecidos na Constituição brasileira, invalidar atos normativos que estabeleçam restrições desproporcionais à livre iniciativa e à liberdade profissional. Jurisprudência: RE nº 414426 Relator(a): Min. ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2011; RE 511961, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 17/06/2009. 10. O sistema constitucional de proteção de liberdades goza de prevalência prima facie, devendo eventuais restrições ser informadas por um parâmetro constitucionalmente legítimo e adequar-se ao teste da proporcionalidade, exigindo-se ônus de justificação regulatória baseado em elementos empíricos que demonstrem o atendimento

dos requisitos para a intervenção. 11. A norma que proíbe o “uso de carros particulares cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas” configura limitação desproporcional às liberdades de iniciativa (art. 1º, IV, e 170 da CRFB) e de profissão (art. 5º, XIII, da CRFB), a qual provoca restrição oligopolística do mercado em benefício de certo grupo e em detrimento da coletividade. Ademais, a análise empírica demonstra que os serviços de transporte privado por meio de aplicativos não diminuíram o mercado de atuação dos táxis. 12. O arcabouço regulatório dos táxis no Brasil se baseia na concessão de títulos de permissão a um grupo limitado de indivíduos, os quais se beneficiam de uma renda extraordinária pela restrição artificial do mercado, de modo que o ativo concedido não corresponde a qualquer benefício gerado à sociedade, mas tão somente ao cenário antinatural de escassez decorrente da limitação governamental, sendo correto afirmar que os princípios constitucionais da igualdade (art. 5º, caput), da livre iniciativa (artigos 1º, IV, e 170) e da livre concorrência (art. 173, § 4º) vedam ao Estado impedir a entrada de novos agentes no mercado para preservar a renda de agentes tradicionais. Jurisprudência: ADI 5062, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 27/10/2016. 13. A proibição legal do livre exercício da profissão de transporte individual remunerado afronta 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 conseqüência da crise econômica, para promover indevidamente a manutenção do valor de permissões de táxi. 14. A captura regulatória, uma vez evidenciada, legitima o Judiciário a rever a medida suspeita, como instituição estruturada para decidir com independência em relação a pressões políticas, a fim de evitar que a democracia se torne um regime serviente a privilégios de grupos organizados, restando incólume a Separação dos Poderes ante a atuação dos freios e contrapesos para anular atos arbitrários do Executivo e do Legislativo. 15. A literatura do tema assenta que, verbis: “não há teoria ou conjunto de evidências aceitas que atribuam benefícios sociais à regulação que limite a entrada e a competição de preços” (POSNER, Richard A. “The Social Costs of Monopoly and Regulation”. In: The Journal of Political Economy, Vol. 83, No. 4 (Aug., 1975), pp. 807-828). Em idêntico prisma: SHLEIFER, Andrei. The Enforcement Theory of Regulation. In: The Failure of Judges and the Rise of Regulators. Cambridge: The MIT Press, 2012. p. 18; GELLHORN, Walter. “The Abuse of Occupational Licensing”. In: 44 U. Chi. L. Rev. 6 1976-1977. 16. A evolução tecnológica é capaz de superar problemas econômicos que tradicionalmente justificaram intervenções regulatórias, sendo exemplo a sensível redução de custos de transação e assimetria de informação por aplicativos de transporte individual privado, tornando despicienda a padronização dos serviços de táxi pelo poder público. Literatura: MACKAAY, Ejan. Law and Economics for Civil Law Systems. Cheltenham: Edward Elgar, 2013. 17. Os benefícios gerados aos consumidores pela atuação de aplicativos de transporte individual de passageiros são documentados na literatura especializada, que aponta, mediante métodos de pesquisa empírica, expressivo excedente do consumidor (consumer surplus), consistente na diferença entre o benefício marginal na aquisição de um bem ou serviço e o valor efetivamente pago por ele, a partir da interação entre a curva de demanda e o preço de mercado, por isso que a proibição da operação desses serviços alcança efeito inverso ao objetivo de defesa do consumidor imposto pelos artigos 5º, XXXII, e 170, V, da Constituição. 18. A Constituição impõe ao regulador, mesmo na tarefa de ordenação das cidades, a opção pela medida que não exerça restrições injustificáveis às liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional (art. 1º, IV, e 170; art. 5º, XIII, CRFB), sendo inequívoco que a necessidade de aperfeiçoar o uso das vias públicas não autoriza a criação de um oligopólio prejudicial a consumidores e potenciais prestadores de serviço no setor, notadamente quando há alternativas conhecidas para o atingimento da mesma finalidade e à vista de evidências empíricas sobre os benefícios gerados à fluidez do trânsito por aplicativos de transporte, tornando patente que a norma proibitiva nega “ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”, em contrariedade ao mandamento contido no art. 144, § 10, I, da Constituição, incluído pela Emenda Constitucional nº 82/2014. 19. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental julgada procedente para declarar inconstitucional a Lei Municipal de Fortaleza nº 10.553/2016, por ofensa aos artigos 1º, IV; 5º, caput, XIII e XXXII; 22, IX, XI e XVI; 144, § 10, I; 170, caput, IV, V e VIII; e 173, § 4º, todos da Carta Magna.

4.8. No julgamento do RE 1390895, o STF reafirmou que restringir atividade de transporte privado individual de motorista é inconstitucional:

EMENTA: AGRAVO INTERNO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DECRETO 12.977/2018 DO MUNICÍPIO DE NITERÓI/RJ. TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO REMUNERADO DE PASSAGEIROS INTERMEDIADO



POR PLATAFORMAS DIGITAIS. COBRANÇA DE PREÇO PÚBLICO. IMPOSSIBILIDADE. RE 1.054.110-RG.TEMA 967 DA REPERCUSSÃO GERAL. 1. Examina-se nestes autos a constitucionalidade de decretos do Município de Niterói/RJ, que instituíram diversas exigências para o transporte individual privado remunerado de passageiros intermediado por plataformas digitais, bem como estabeleceram a cobrança de preço público, não previsto na Lei Federal 13.640, de 26 de março de 2018. 2. Sobre a matéria, esta SUPREMA CORTE já teve a oportunidade de se manifestar, nos autos do RE 1.054.110-RG, de relatoria do Min. ROBERTO BARROSO, DJe de 6/9/2019, julgado sob o rito da repercussão geral (Tema 967), em que se fixou tese no sentido de que: **I - 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; II -** 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). 3. Os Decretos Municipais em questão, a pretexto de organizarem o sistema viário urbano, instituíram condições para o exercício do transporte privado individual de passageiros não previstos na referida lei federal, tais como a dependência de outorga do direito de uso e de pagamento de preço público, violando, desse modo, a tese fixada no Tema 967 da repercussão geral. 4. Agravo Interno a que se nega provimento. (STF - RE: 1390895 RJ, Relator: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 18/10/2022, Primeira Turma, Data de Publicação: PROCESSO ELETRÔNICO DJe-213 DIVULG 21-10-2022 PUBLIC 24-10-2022)

4.9. Dessa forma, as leis estaduais devem respeitar o princípio da reserva legal e não invadir a esfera de competência da União ou dos Municípios. Isso significa que a lei estadual deve observar as diretrizes estabelecidas por normas federal e municipais, e não criar obrigações ou condições que possam estar fora da sua competência.

4.10. Nessa direção, é necessário que a proposição legislativa esteja em consonância com os principais dispositivos do ordenamento legal, não ferindo o conteúdo, princípios, direitos e garantias assegurados pela Constituição Federal.

4.11. Dessa forma, em análise ao autógrafo em testilha, verifica-se que o autógrafo de lei, **CONTRARIA**, em seu aspecto material, preceito e direitos fundamentais assegurados na Constituição Federal, conforme inciso LVII do art. 5º da Constituição Federal. Concluindo-se pela **inconstitucionalidade material** da proposta.

5. DA CONCLUSÃO.

5.1. Diante do exposto, opina a Procuradoria Geral do Estado pelo veto jurídico integral, em razão da **inconstitucionalidade formal do Autógrafo de Lei nº 592/2024** (0052065082), competência legislativa privativa da União, para tratamento de matéria de direito do trabalho condições para atividade profissional, conforme inciso I, XI e XVI do art. 22 e violação da competência municipal para legislar sobre transporte urbano conforme inciso I art. 30, todos da Constituição Federal. E em razão da **inconstitucionalidade material**, por contrariar preceito e direitos fundamentais, conforme inciso LVII do art. 5º da Constituição Federal.

5.2. O disposto no item 5.1 não prejudica a **competência exclusiva e discricionária** do Excelentíssimo **Governador do Estado** para realização do **veto político** se, motivadamente, considerar o autógrafo, no todo ou em parte, **contrário ao interesse público**, consoante disposto no art. 42, § 1º da Constituição Estadual.

5.3. Submeto o presente à apreciação superior, nos termos do art. 11, inciso V, da Lei Complementar no 620, de 20 de junho de 2011, por não encontrar-se nas hipóteses de dispensa de aprovação previstas na Portaria no 136, de 09 de fevereiro de 2021 (0016126663), bem como na Resolução no 08/2019/PGE/RO (0017606188).

5.4. Considerando a tramitação no item anterior, a consulente deverá abster-se de inserir movimentação neste processo administrativo, aguardando a apreciação do Excelentíssimo Senhor **THIAGO ALENCAR ALVES PEREIRA**, Procurador-Geral do Estado, ou do seu substituto legal.



GLAUBER LUCIANO COSTA GAHYVA

Procurador do Estado

Diretor da Procuradoria Setorial junto à Casa Civil

Portaria nº 373 de 13 de junho de 2023



Documento assinado eletronicamente por **GLAUBER LUCIANO COSTA GAHYVA**, Procurador do Estado, em 03/09/2024, às 12:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site portal do SEI, informando o código verificador **0052388041** e o código CRC **B3C00313**.

Referência: Caso responda este Parecer, indicar expressamente o Processo nº 0005.004471/2024-22

SEI nº 0052388041





GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Procuradoria Geral do Estado - PGE

DESPACHO

SEI Nº 0005.004471/2024-22

Origem: PGE-CASACIVIL



Vistos.

Amparado na competência delegada pelo Procurador-Geral do Estado, por meio da Portaria nº 456, de 26 de agosto de 2024 (0052185703), **APROVO** o Parecer nº 223/2024/PGE-CASACIVIL (id. 0052388041), pelos seus próprios fundamentos.

Ante o exposto, retornem os autos à setorial origem para as providências de praxe, conforme disposição prevista no §3º do artigo 2º da Portaria PGE-GAB nº 136, de 09 de fevereiro de 2021.

Porto Velho - RO, data e horário do sistema.

TOMÁS JOSÉ MEDEIROS LIMA

Procurador de Estado

Assessor Especial do Gabinete do Procurador-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Tomas Jose Medeiros Lima, Procurador do Estado**, em 04/09/2024, às 16:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site portal do SEI, informando o código verificador **0052494257** e o código CRC **F3385775**.



Governo do Estado de
RONDÔNIA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN



Ofício nº 21276/2024/DETRAN-CTECGAB

Porto Velho, data e hora da assinatura eletrônica.

À Senhora

ELLEN REIS ARAÚJO TRINDADE

Diretora Técnica Legislativa

CASA CIVIL - DITELIR

Assunto: **Autógrafo de Lei.**

Senhora Diretora,

Em resposta ao Ofício nº 5299/2024/CASACIVIL-DITELGAB (0052088701), informo que, conforme manifestação da Diretoria Técnica de Veículo, o transporte remunerado privado individual de passageiros foi regulamentado através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pela Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018, cuja redação:

...

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)

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).

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

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

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. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

...

Logo, **competete exclusivamente** aos Municípios a regulamentação e a fiscalização da modalidade de transporte prevista no inciso X do artigo 4º da Lei nº 12.587/2012, no âmbito de seus territórios.

Em relação aos requisitos mínimos de segurança para circulação de motonetas, motocicletas e ciclomotor, a RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 912, DE 28 DE MARÇO DE 2022, estabelece:

...

IV - PARA AS MOTONETAS, MOTOCICLETAS E TRICICLOS:

- 1) espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2) farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3) lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4) lanterna de freio, de cor vermelha
- 5) iluminação da placa traseira;
- 6) indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro;
- 7) velocímetro;
- 8) buzina;
- 9) pneus que ofereçam condições de segurança, conforme orientação de seu fabricante; e
- 10) dispositivo destinado ao controle de ruído do motor, dimensionado para manter a temperatura de sua superfície externa ao nível térmico adequado ao uso seguro do veículo pelos ocupantes sob condições normais de utilização e com uso de vestimentas e acessórios indicados no manual do usuário fornecido pelo fabricante, devendo ser complementado por redutores de temperatura nos pontos críticos de calor, a critério do fabricante, conforme exemplificado no Anexo desta Resolução;

...

Considerando, ainda, que a Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, estabelece em seu art. 54:

...

Art. 54.

Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

...

No que tange aos condutores, a Diretoria Técnica de Habilitação desta Autarquia, se manifestou nos seguintes termos:

...

1. O Código de Trânsito Brasileiro, Art. 147, § 5º prevê:

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. (Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001).

2. Por sua vez, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN estabelece requisitos por meio da publicação dos Instrumentos Normativos abaixo especificados:

2.1. RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 930, DE 28 DE MARÇO DE 2022, que *Dispõe sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas;*

2.2. RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 943, DE 28 DE MARÇO DE 2022, que *Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências.*

...

Por fim, notadamente o tema da matéria legislativa em tela, é correlato às competências delegadas aos municípios pelo CTB.

Atenciosamente.

SANDRO RICARDO ROCHA DOS SANTOS

Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **Sandro Ricardo Rocha Dos Santos, Diretor(a) Geral**, em 09/09/2024, às 14:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site portal do SEI, informando o código verificador **0052646398** e o código CRC **87C8C118**.



PARECER EM PLENÁRIO
Dep. Alois Suínez
[Assinatura]
1º Secretário

APROVADO O PARECER
Em 17/09/2024
[Assinatura]
1º Secretário