

**PARECER JURÍDICO Nº PJ-074/2016 AO(s) DOCUMENTO(s) PLE-031/2016
CONFORME PROCESSO-471/2016**

Dados do Protocolo

Protocolado em: 06/12/2016 11:33:04

Protocolado por: Débora Geib

**Parecer Jurídico Favorável com
ressalvas ao Projeto de Lei nº.
031/2016, do executivo.**

Senhor Presidente:
Senhores Vereadores:

Na Justificativa vislumbra-se que o executivo municipal requer autorização legislativa para dispor sobre o serviço de transporte executivo. Ocorre que não existe regulamentação que permita que veículos de passeio possam efetuar transporte remunerado sob regime de locação com motorista, que é regulamentado pela Lei 9.503 de 1997 – CTB. Entendem ser preciso por meio deste projeto regulamentar os serviços nos termos de transporte executivo onde o Município permitirá a pessoas jurídicas que se enquadrem nos critérios, executar os serviços, bem como ao Município através da Secretaria Municipal de Trânsito fiscalizar estes veículos e através da Secretaria Municipal da Fazenda fiscalizar os serviços. Informam que a proposição foi construída pela secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana ao longo de dois anos.

Solicitei posicionamento ao IGAM que teceu informações de cunho técnico, motivo pelo qual efetuei ligação à posterior visando melhores esclarecimentos, sendo assim:

1-) Preliminarmente, gize-se que a matéria não frequenta o cotidiano dos tribunais e a doutrina é praticamente inexistente.

2-) É o Estado, por meio da lei, que escolhe quais as atividades que, em determinado momento, são consideradas serviços públicos; no direito brasileiro, a própria constituição faz essa indicação nos artigos 21, incisos X, XI, XII, XV e XXIII, e 25, § 2.º, alterados, respectivamente, pelas Emendas Constitucionais 8 e 5, de 1995; isto excluiu a possibilidade de distinguir, mediante critérios objetivos, o serviço público da atividade privada; esta permanecerá com tal enquanto o estado não a assumir como própria.

3-) Das conclusões, pode-se asseverar que, face ao dinamismo do direito, necessário para acompanhar a evolução social, se o Estado tem o poder de, num determinado momento, agregar às suas atribuições uma atividade passando a considerá-la serviço público, por entender que merece a sua tutela, na via oposta, pode ele deixar livre à iniciativa privada atividade que, historicamente, era considerada serviço público, passando a tê-la como serviço de interesse público, sujeito tão somente à fiscalização do poder público, em maior ou menor extensão. Se o Estado tem o poder de retirar da livre iniciativa determinada atividade, com mais razão pode devolvê-la.

4-) O transporte coletivo de passageiros foi classificado como serviço público essencial, o que não permite inferir, por exemplo, que o serviço de transporte

individual de passageiros, prestado por meio de um serviço regular, por táxi, também o seja.

Se faz necessário que a lei local assim o defina, em face de suas características e a função social dessa espécie de serviços.

5-) Assim, no município consulente, o serviço de transporte individual de passageiros foi elevado à categoria de serviço público, em face de disposição expressa na Lei Orgânica:

“Art. 6º. Compete ao Município no exercício de sua autonomia: [...]

IX - conceder e permitir os serviços de transporte coletivo, táxis e outros, fixando suas tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas; Assim, resta verificar como poderá ser classificado o serviço de transporte executivo.”

6-) Pelas informações complementares, obtidas junto à consulente, tem-se que o transporte executivo se diferencia do serviço de táxi quanto à forma de captação de clientes. Se, por um lado, o taxista obtém cliente em de ponto fixo ou em movimento em via pública, o transporte executivo, por outro, capta sua clientela com o emprego de mídias, mantendo seus veículos em área fechada.

7-) A característica do transporte executivo se mostra compatível com os serviços de transporte de passageiros por meio de fretamento, em ônibus, micro-ônibus e vans, cujo serviço se efetiva em face de uma relação de direito privado que se estabelece, exclusivamente, entre o particular e o prestador do serviço, **isto significa dizer que não tem o Poder Público envolvimento na realização, não existe permissão do poder Público para a realização do serviço, a lei, apenas disciplina os requisitos para a obtenção da licença como qualquer outro serviço prestado no Município.**

8-) Ainda, neste caso, importante ressaltar que o motorista se enquadra na ocupação, segundo o Código Brasileiro de Ocupações, como “motorista de carro de passeio” (chofer, motorista no serviço doméstico, motorista de automóveis, motorista particular, motorista segurança, motorista vigilante), por se tratar de um motorista particular. E não, como “motorista de táxi” (chofer de praça, condutor de táxi, motorista de praça, taxei, taxista).

Vale lembrar que o transporte individual de passageiros do tipo executivo impõe reflexos econômicos negativos no serviço prestado por táxi. Assim, como o serviço de fretamento pode impor ao transporte coletivo de passageiros.

A ingerência do Município sobre o exercício da atividade somente será defensável se comprovada a similitude com o serviço de táxi e os efetivos reflexos nesta atividade. Ou seja, que não se trate de fornecimento de mão de obra, decorrente da contratação de locação de veículo.

9-) **A par dessas considerações, conforme o prisma do observador, o transporte executivo pode caracterizar-se como locação de veículo com motorista. Atividade de natureza econômica livre à iniciativa privada, não cabendo ao Município impor óbice ou limitação para o exercício da atividade, exceto as relativas ao alvará de localização e funcionamento e à tributação.**

10-) Havendo a possibilidade de regulamentar o serviço, como de interesse público, sujeito às condições impostas pelo Município, deverão ser estabelecidas as condições que os particulares de habilitem para obter as licenças necessárias, fixar a metodologia e limites para a execução das atividades etc.

11-) Por fim, de forma suscita lembro aos nobres vereadores os principais pontos, quais sejam:

O Município tem interesse local para disciplinar a matéria, conforme preceitua a Constituição Federal e a própria Lei Orgânica do Município;

A matéria também é de iniciativa do Poder Executivo pois trata de regulamentar um serviço;

O transporte executivo não se iguala ao serviço de táxi que é definido pelo Município como serviço público;

Pode-se dizer que o transporte executivo é prestação de um serviço e não serviço público.

Por último ressalto três observações que cabe a Comissão de Constituição, Justiça e Redação analisar: em primeiro, como o projeto em questão prevê a fixação de uma taxa que acredito ainda não estar regulamentada no Código Tributário do Município, entendo que a referida alteração deveria tramitar de forma concomitante com o projeto sob análise; em segundo como resta claro na orientação do IGAM de que o serviço deve ser de interesse público, entendo que a única forma de verificar-se o efetivo interesse público é através da consulta a comunidade que se processa na forma de audiência pública, o que se recomenda no presente momento para análise da Comissão Permanente e, por último, sugiro a inclusão no artigo 21 de estadia “do veículo”, só para melhor clareza do texto.

Acosto também algumas matérias de projetos analisados em Porto Alegre e Caxias do Sul apenas a título de conhecimento dos nobres Vereadores.

Diante do exposto, concluo pela viabilidade técnica do projeto de lei, **desde que sejam observadas as ressalvas acima suscitadas**. Após a Comissão de Comissão Justiça e Redação para análise e posterior ao Plenário para discussão e votação da proposição.

Atenciosamente,

Paula Schaumlöffel
Procuradora Geral