



PARECER N.º 08/2025

SOLICITANTE: COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

OBJETO: PROJETO DE LEI Nº 110/2025 QUE ESTABELECE NORMAS GERAIS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE CACEQUI E DÁ OUTRAS PROVIDENCIAIS.

CPJ
Câmara Municipal
CACEQUI - RS
Proj. *110/2025* Pag. *1/2*
Data *12/08/2025*
[Signature]
Vistos, etc...
Hora

Chegou a esta Assessoria Jurídica, para análise e parecer, o Projeto de Lei Nº 110/2025 que estabelece normas gerais para o serviço de transporte motorizado privado individual e remunerado de passageiros por aplicativo no Município de Cacequi e dá outras providências.

Este é o relatório.

Primeiramente, cumpre evidenciar a incontroversa possibilidade de os municípios disporem sobre transporte e trânsito quando prevalecer, na hipótese, o interesse exclusivamente local. Este proceder não viola o disposto no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Desta forma, o ordenamento jurídico pátrio chancela a regulamentação pela municipalidade do transporte privado individual e remunerado de passageiros por aplicativo.

Assim, é admissível, sob o enfoque constitucional, a regulamentação e a fiscalização do tema pelo Poder Público Municipal, como procedido

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email : cmcacequi@terra.com.br

“Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas”





em qualquer outra atividade econômica, visto que, consoante entendimento pacificado, o transporte privado individual de passageiros por aplicativos se constitui em atividade eminentemente privada e essencialmente econômica.

Contudo, a questão em análise é quanto aos limites existentes nesta intervenção estatal na atividade econômica, levando em consideração uma série de princípios constitucionais, tais como o da livre iniciativa, livre concorrência, do livre exercício da atividade econômica, do direito de escolha do consumidor e o preceito da razoabilidade.

A esse respeito, pedimos venia para trazer à baila trecho do voto proferido pelo Ministro Roberto Barroso no Recurso Extraordinário nº 1.054.110, que bem estabelece os limites a que deve se adstringir o município para legitimar a sua atuação regulamentar:

(...)

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 (...).

(...) Passando, Presidente, à solução do problema tal como a vejo, a partir dessas premissas, é possível extrair três conclusões para a solução do problema:

Primeira, a inconstitucionalidade da proibição da atividade de transporte remunerado individual por motoristas cadastrados em aplicativos. Portanto, à luz dessa premissa, a Lei paulistana nº 16.279/2015, que proíbe esta atividade econômica, é



inconstitucional por violar os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

Segunda, a de que é igualmente inconstitucional a edição de regulamento e exercício de fiscalização que, na prática, inviabilize a atividade. Portanto, a competência que os municípios receberam da lei para regulamentar e fiscalizar essa atividade não pode ser uma competência exercitada para, de maneira sub-reptícia ou implícita, interditar, na prática, a prestação desse serviço. Por isso mesmo, impõe-se o estabelecimento de limites às competências regulamentares nessa matéria. Vejam, e aqui é muito importante, a Lei federal nº 13.640/2018, que modificou a lei da mobilidade urbana, estabeleceu os parâmetros para a prestação deste serviço privado de transporte de pessoas ao estabelecer: 1. O dever de cobrança de tributos pela prestação de serviços; 2. A contratação de seguro de acidentes pessoais e passageiros e do seguro obrigatório - DPVAT; 3. A inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS; 4. A exigência de habilitação para dirigir; 5. O atendimento pelo veículo dos requisitos de idade e característica da autoridade de trânsito e do Poder Público; 6. Manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo; 7. Apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais.

Como se vê, os comandos cuidam exclusivamente de regulação da qualidade e da informação. Por esta razão, Presidente, considero que desta opção regulatória para o setor se extrai a impossibilidade de se criarem barreiras de entrada e controle de preço para o transporte individual privado por aplicativo.



O objetivo da lei federal é precisamente não reproduzir o cenário de violação à concorrência e à livre iniciativa que até então marcava este mercado. A regulamentação e fiscalização confiadas aos municípios e ao Distrito Federal não podem, portanto, contrariar este padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. Cabe lembrar que a competência legislativa para cuidar de matéria associada a trânsito e transporte é privativa da União, nos termos do art. 22, XI. Terceira e última conclusão, Presidente, para a solução do problema é a de que, em tese, pode ser legítima uma atuação para preservar o mercado concorrencial, de modo a que não se substitua um monopólio de fato por outro, em prejuízo do usuário-consumidor. Portanto, deve-se considerar o risco de atuação predatória do transporte privado de passageiros em relação ao serviço de táxi. É certo que, em contextos em que uma mesma atividade está submetida a graus diversos de intervenção, é necessário que o Poder Público atue para assegurar a concorrência, corrigindo os efeitos de uma competição imperfeita. Na prática, contudo, a atuação de motoristas por aplicativo e de táxi sequer permite afirmar a coincidência exata de mercado."

Como se vê, as normas municipais que regulamentem os serviços de transporte privado individual e remunerado de passageiros por aplicativos devem ter como baliza a Lei Federal nº 13.640/2018, uma vez que as restrições estabelecidas na referida Lei não podem ser intensificadas pelo Legislador Municipal, no exercício de seu poder regulamentar, tudo em consonância com o entendimento exarado pelo STF no tema 967 em que consta que *no exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização dos transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros estabelecidos pelo Legislador Federal (CF/1988, art. 22, XI).*

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS
Email : cmcacequi@terra.com.br

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"



Com essas considerações, entendemos que alguns artigos do Projeto de Lei em análise, padecem de inconstitucionalidade, como segue:

1 - Exigência de comprovação de residência no município (Art. 12º, I, g) – O Art. 12º, I, g, do Projeto de Lei exige que os condutores comprovem residência no Município de Cacequi para o cadastramento. Essa exigência é altamente questionável sob a ótica constitucional.

Violação à livre iniciativa e livre concorrência: A imposição de residência no município como requisito para o exercício da atividade de motorista de aplicativo cria uma barreira de entrada desproporcional e injustificada. O serviço de transporte por aplicativo, por sua natureza, não se limita a fronteiras municipais rígidas, e a restrição de residência impede que motoristas de municípios vizinhos, por exemplo, possam atuar em Cacequi, limitando a oferta do serviço e a concorrência. O Tribunal de Justiça do Paraná já se manifestou pela inconstitucionalidade de exigência similar [3].

Precedentes do STF: Embora não haja uma decisão específica do STF sobre a exigência de residência para motoristas de aplicativo, o entendimento geral da Corte é de que restrições desproporcionais à atividade são inconstitucionais. A exigência de residência se enquadra nesse rol de restrições que violam a livre iniciativa e a livre concorrência.

Conclusão: Este dispositivo é, com alta probabilidade, inconstitucional por violar os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

2 - Idade máxima do veículo (Art. 12º, II, b) - O Art. 12º, II, b, estabelece que os veículos devem possuir, no máximo, 10 anos de fabricação. Embora a fixação de idade máxima para veículos possa ter como objetivo a segurança e a qualidade do serviço, a sua constitucionalidade depende da razoabilidade e proporcionalidade da medida.

Necessidade de justificativa técnica: Para que tal restrição seja considerada constitucional, é fundamental que haja uma justificativa técnica robusta que demonstre que veículos com mais de 10 anos de fabricação, mesmo que em

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email : cmcacequi@terra.com.br

“Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas”



boas condições de manutenção e segurança, comprometem a prestação do serviço. A mera idade do veículo, por si só, não é um indicativo absoluto de sua condição ou segurança. Mecanismos como vistorias periódicas e rigorosas (já previstas no projeto) são mais eficazes para garantir a segurança da frota.

Distinção com transporte coletivo: O STF já considerou válida a imposição de limite de idade para veículos de transporte *coletivo* [1]. No entanto, a natureza do transporte individual por aplicativo é diferente, e a aplicação de regras rígidas sem a devida proporcionalidade e pode ser considerada uma restrição excessiva à livre iniciativa. A jurisprudência tem sido mais flexível em relação ao transporte individual, desde que a segurança e a qualidade sejam garantidas por outros meios.

Conclusão: Este dispositivo é potencialmente inconstitucional se não houver justificativa técnica sólida por ser uma restrição desproporcional, violando a livre iniciativa.

3 - Exigência de ar condicionado e quatro portas (Art. 12º, II, d) - O Art. 12º, II, d, exige que os veículos estejam equipados com ar condicionado e sejam de modelo 04 portas. Essa exigência, embora possa visar o conforto do usuário, também pode ser considerada uma restrição excessiva.

Onerosidade e barreira de entrada: A obrigatoriedade de ar condicionado e 4 portas pode onerar significativamente os motoristas, especialmente aqueles com veículos mais simples e econômicos. Isso pode criar uma barreira de entrada para muitos interessados em prestar o serviço, limitando a oferta e a concorrência. A regulamentação municipal não pode inviabilizar a atividade econômica.

Proporcionalidade: A imposição de tais requisitos deve ser proporcional ao objetivo de garantir a qualidade do serviço. Em muitos casos, a ausência de ar condicionado ou de 4 portas não compromete a segurança ou a essência do serviço de transporte individual. O STF tem enfatizado que as restrições devem



ser razoáveis e não podem ser utilizadas como forma de dificultar a operação dos aplicativos [1], [2], [3].

Conclusão: Este dispositivo é inconstitucional pois a restrição é desproporcional e sem justificativa razoável, violando a livre iniciativa e a livre concorrência.

4 - Cursos com Carga Horária Mínima (Art. 12º, I, d) - O Art. 12º, I, d, exige a apresentação de certificado de participação em cursos com carga horária mínima de 28 horas, abrangendo primeiros socorros, relações humanas, direção defensiva e mecânica. Embora a qualificação dos motoristas seja um objetivo legítimo, a constitucionalidade dessa exigência depende da sua razoabilidade.

Razoabilidade da carga horária: A carga horária de 28 horas pode ser considerada excessiva se não houver uma justificativa clara e técnica para a sua necessidade e se o conteúdo dos cursos não for estritamente relacionado à segurança e à qualidade do serviço. A exigência de cursos extensos e potencialmente onerosos pode se tornar uma barreira de entrada desproporcional para os motoristas.

Duplicidade de exigências: A CNH com a observação "Exerce Atividade Remunerada (EAR)" já pressupõe uma qualificação mínima para o motorista profissional. A imposição de cursos adicionais deve complementar essa qualificação, e não duplicá-la de forma desnecessária.

Conclusão: Este dispositivo é potencialmente inconstitucional sem justificativa técnica e razoável, violando a livre iniciativa.

5 - Vedação de identificação visual (Art. 12º, § 10º) - O Art. 12º, § 10º, veda a identificação visual dos veículos cadastrados para transporte via aplicativo. Essa proibição pode ser interpretada como uma tentativa de descaracterizar o serviço e dificultar sua fiscalização ou reconhecimento pelos usuários.



Restrição à atividade: Embora o objetivo possa ser evitar a confusão com táxis, a restrição à identificação visual pode ser considerada desproporcional se não houver uma justificativa clara e se ela dificultar a operação ou a segurança dos usuários e motoristas. A identificação visual, em alguns casos, pode contribuir para a segurança do usuário ao facilitar o reconhecimento do veículo e do motorista.

Jurisprudência do STF: O STF tem sido claro ao afirmar que o município não pode proibir ou restringir de forma desproporcional a atividade de transporte por aplicativo. A vedação de identificação visual, se não justificada por um interesse público relevante e proporcional, pode se enquadrar nesse rol de restrições inconstitucionais.

Conclusão: Este dispositivo é inconstitucional, uma vez que o projeto de lei não trouxe uma justificativa razoável para tal restrição.

Além desses dispositivos, tem-se como inconstitucional a submissão do serviço de transporte motorizado privado individual e remunerado de passageiros por aplicativos à autorização estatal, já que se cuida de atividade essencialmente econômica, direcionada ao atendimento do interesse dos contratantes e submetida, em razão de sua natureza, aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Essa conclusão encontra respaldo na atual redação da Lei de Mobilidade Urbana- Lei Federal n.º 12.587/2012, que, em seu em seu artigo 3º, parágrafos 1º e 2º, classifica as espécies de transportes urbanos admitidos no direito brasileiro nos seguintes termos:

“Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e



II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.”

O artigo 4º, inciso X, do precitado Diploma Legal, por sua vez, detalhando o tratamento normativo dado ao tema, no inciso X, conceitua transporte remunerado privado de passageiros como serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

A hermenêutica literal do dispositivo acima transcrito permite depreender, com segurança, que a atividade exercida pelos motoristas cadastrados em aplicativos não se enquadra no conceito de serviço público, na medida em que é um serviço não aberto ao público, voltado à realização de viagens solicitadas, exclusivamente, por consumidores, cadastrados em aplicativos ou plataformas de comunicação de rede, que, como é cediço, são privados.

De tal sorte, embora sujeito à fiscalização - enquanto prerrogativa inerente ao poder de polícia do ente municipal -, independe de autorização estatal.

O voto proferido pelo Ministro Luiz Fux na Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental n.º 449, da qual foi relator, delinea com

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email : cmcacequi@terra.com.br

“Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas”



precisão as características que envolvem o tema, transcrevendo-se excerto da argumentação realizada:

"(...)

No caso, a legislação sob exame pretendeu regulamentar o uso de plataformas de comunicação em rede para o deslocamento no espaço urbano – particulares se dispõem a transportar outros particulares, em seus próprios veículos, mediante remuneração, apenas com a intermediação de aplicativos que, além de cadastrar motoristas e usuários, administra esse serviço e controla as tarifas.

Importa agora saber se essa nova disponibilidade assume a feição de um serviço público e, em caso afirmativo, quem seria o ente público titular desse serviço e o regime de exploração respectivo. Ou, por outro, lado, se seria uma atividade econômica livremente ao alcance de qualquer particular e qual seria a margem de regulamentação à disposição do Poder Público para conciliar essa prática com o interesse público.

O legislador federal esboçou uma resposta a esses questionamentos por meio da edição da Lei 13.640/2018, que alterou a Lei 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para definir "transporte remunerado privado individual de passageiros", como 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" (art. 4º, X, da Lei 12.587/2012). Além disso, o legislador federal atribuiu ao Municípios a competência para regulamentar certos aspectos da prestação desse serviço, relacionados à

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email : cmcacequi@terra.com.br

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"



segurança dos envolvidos, à possibilidade de fiscalização pelos órgãos de trânsito e à garantia dos direitos sociais dos motoristas. Nesse sentido, os arts. 11-A e 11-B da Lei 12.587/2012 (com a redação da Lei 13.640/2018):

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.

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.

Agiu corretamente o legislador em definir a prática desses serviços como de natureza distinta do transporte público individual de passageiros, estatuído pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana como o "serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas" (art. 4º, VIII, do PNMU), bem como dos "serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros", referido no art. 12 da mesma lei, do qual também constitui exemplo o serviço a cargo dos profissionais taxistas (art. 2º da Lei 12.468/2011).

O transporte remunerado por aplicativos segue uma dinâmica econômica e social próprias, atendendo a uma demanda que surgiu, em primeiro lugar, dos sérios problemas de mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras, sobretudo a deficiência do transporte público coletivo, e das possibilidades tecnológicas ofertadas pelos aplicativos on line. Não vejo



assim, como qualificar essa atividade como serviço público, para sujeitá-la ao regime jurídico de direito administrativo e atribuir sua titularidade ao Estado, ainda que em regime de não exclusividade. Trata-se, ao meu ver, de necessidades sociais sendo supridas pela iniciativa de particulares, no exercício de sua liberdade de empreender em uma economia de mercado. A eventual submissão dessa realidade a um regime de autorização ou permissão pela Administração Pública esvaziaria a sua utilidade econômica.

Certamente, sendo tema de utilidade pública, caberá ao Estado regulamentar todos os aspectos necessários para o correto atendimento de todos os interesses envolvidos, até o ponto em que isso não inviabilize o pleno exercício da liberdade pelos particulares.

(...)"

Igualmente pondera o Desembargador Francisco José Moesch, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 70075503433:

"Muito embora entenda cabível a exigência de requisitos para que as pessoas jurídicas operadoras de aplicações de internet possam explorar o serviço de transporte privado e remunerado de passageiros, me parece excessivo condicionar à concessão de autorização, renovável anualmente. Ao preencher os requisitos exigidos, a empresa se mostra apta a explorar o serviço.

E relativamente aos requisitos, a exigência de submissão dos veículos à vistoria a ser realizada pela EPTC, ou por terceiro autorizado, se mostra descabida e desnecessária, visto que acaba por onerar e burocratizar o serviço. Além disso, por se tratar de atividade econômica, o próprio mercado impõe a exigência de prestação de serviço de qualidade. Tanto é que

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email: cmcacequi@terra.com.br

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"



as empresas restringem o cadastro de motoristas com veículos antigos, e permite a avaliação do serviço pelos usuários.

Portanto, muito embora o Município tenha competência para regular e fiscalizar a prestação do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiro, ao subordinar o exercício de atividade privada à previa autorização do poder público local e exigir vistoria dos veículos, acaba por violar os princípios da livre iniciativa e livre concorrência.

Ainda que a atividade privada possua indiscutível relevância/interesse público, submetê-la, em excesso, ao controle do Poder Público pode acarretar à sua inviabilidade.

Nesse sentido, colaciono a transcrição do trecho da fala do Ministro Luís Roberto Barroso, relator do RE 1054110, durante a sessão plenária do STF, que se iniciou em dezembro de 2018, retirada do site <https://www.youtube.com/watch?v=u5PPquv96aM>, do minuto 14:45 ao minuto 16:26; e do minuto 21:15 ao minuto 21:48 do vídeo:

"Estamos vivendo, também, no Brasil, um processo de redução de uma das grandes disfunções nacionais que é o oficialismo. Essa crença de que tudo que é relevante depende do Estado, das suas bênçãos e/ou do seu financiamento. No Brasil, da telefonia às fantasias de carnaval, tudo depende de dinheiro do BNDES, da Caixa Econômica, dos Fundos de Pensão, dos cofres estaduais ou municipais ou dos favores do Presidente, do Governador ou do Prefeito ou, no mínimo, uma permissãozinha ou uma autorizaçãozinha, que frequentemente vem condicionada por interesses políticos. De modo que os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa no Brasil, tal como eu percebo, muitas vezes são vencidos por um



capitalismo de Estado ou capitalismo de compadrio com a sua distribuição de favores e de benesses.

Portanto, a minha crença profunda hoje, analisando o Brasil, é que nós precisamos mesmo de mais sociedade civil, mais livre iniciativa e mais movimento social e menos Estado. Um capitalismo com risco privado, concorrência, empresários honestos e regras claras e estáveis, propiciadoras de um bom ambiente de negócios.

(...)

Porém, a regulação estatal não pode afetar o núcleo essencial da livre iniciativa, privando os agentes econômicos do direito de empreender, inovar e competir e, portanto, a restrição desproporcional ao transporte individual de passageiros por motoristas e clientes cadastrados em aplicativos, também por essa razão, contraria a Constituição."

Ainda, outros dispositivos do projeto de regramento em análise impõe aos operadores de aplicativos eletrônicos a obrigação de extenso compartilhamento de dados, violando dispositivos e preceitos constitucionais.

Sendo o transporte privado individual de passageiros através de aplicativos uma atividade eminentemente econômica, pautada pela livre iniciativa e concorrência, só se justifica a intervenção do Estado em hipóteses extraordinárias, observando-se, ainda assim, a estrita necessidade da medida, de forma a não dificultar, sem razão plausível, o legítimo exercício de atividade profissional pelos motoristas.

Salienta-se que o Projeto de Lei encaminhado pelo município extrapola as exigências dispostas na Lei Federal nº 12.587/2012 e a Lei Federal nº 13.640/2018 que a alterou, para o exercício da atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, dificultando, neste particular, o exercício da atividade econômica em relevo.

Destaque-se o que dispõe o regramento federal, no que interessa ao tema em debate:

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS
Email : cmcacequi@terra.com.br

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"



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

(...)

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)

(...)

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)"

Tais são os parâmetros de referência na espécie, sendo que as normas do projeto de lei em análise exorbitam da normativa federal, criando entraves e limitações que embaraçam o exercício da atividade econômica que, como antes sublinhado, tem caráter eminentemente privado

Ante ao Exposto, esta Assessoria Jurídica **OPINA** pela inconstitucionalidade do **PROJETO DE LEI Nº 110/2025 DE 1º DE JULHO DE 2025, QUE**

Rua Senador Salgado Filho, 235 - Cep. 97.450-000 - Tel. (55) 3254-1449 - Cacequi -RS

Email : cmcacequi@terra.com.br

"Doe Órgãos, Doe Sangue: Salve Vidas"



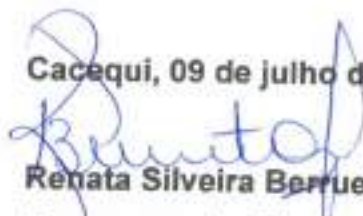
**ESTABELECE NORMAS GERAIS PARA O SERVIÇO DE TRANSPORTE
MOTORIZADO PRIVADO INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS NO
MUNICÍPIO DE CACEQUI E DÁ OUTRAS PROVIDENCIAIS.**

Esta Assessoria Jurídica recomenda que o Projeto de Lei seja encaminhado para o Poder Executivo Municipal com o intuito de que seja revisado para adequar seus dispositivos aos parâmetros constitucionais e à jurisprudência do STF, a fim de evitar futuras contestações judiciais e garantir a segurança jurídica da regulamentação do serviço de transporte por aplicativo em Cacequi.

Este é o parecer.

À consideração superior.

Cacequi, 09 de julho de 2.025.


Renata Silveira Berrueta
Assessora Jurídica



REFERÊNCIAS

[1] STF considera inconstitucional proibição por lei municipal de transporte individual por aplicativos. Disponível em: <https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-considera-inconstitucional-proibicao-por-lei-municipal-de-transporte-individual-por-aplicativos/>

[2] São inconstitucionais leis municipais que proíbam o serviço de transporte de passageiros mediante aplicativo. Disponível em:

<https://buscadordizerodireito.com.br/jurisprudencia/detalhes/51f15efdd170e6043fa02a74882f0470>

[3] Tribunal de Justiça do Paraná TJ-PR - Direta de Inconstitucionalidade. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/1307711021>

[4] STF fixa tese de repercussão geral em recurso sobre transporte individual por aplicativos. Disponível em: <https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-fixa-tese-de-repercussao-geral-em-recurso-sobre-transporte-individual-por-aplicativos/>

[5] L13640 - Planalto. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos2015-2018/2018/Lei/L13640.htm

[6] STF considera válida imposição de limite de idade para veículos de transporte coletivo. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=447802&ori=1>

[7] TJDFDT declara inconstitucional lei que obrigava ar-condicionado nos ônibus do DF. Disponível em:

<https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/noticias/2024/novembro/tjdft-declara-inconstitucional-lei-que-obrigava-ar-condicionado-nos-onibus-do-df>

[8] Municípios não podem contrariar leis federais para regulamentar aplicativos de transporte, diz STF. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2019/05/09/stf-decide-que-municipios-nao-podem-contrariar-legislacao-federal-sobre-aplicativos-de-transporte.ghtml>

[9] TF julga inconstitucional lei municipal que proíbe transporte por aplicativos como Uber. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2019/05/08/supremo-valida-aplicativos-de-transporte-individual.ghtml>