



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PARECER Nº 156 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

Altera o *caput* do art. 21 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998; altera a ementa; altera o art. 1º; altera o *caput* do art. 2º; altera o *caput*, renomeia o parágrafo único para § 1º, alterando-se sua redação original, e inclui § 2º no art. 3º; altera o *caput* e o § 4º e inclui §§ 6º, 7 e 8º no art. 4º; inclui incs. XI e altera o *caput* e inclui incs. VIII, IX, X, e XI e altera os incs II e III no § 1º e inclui § 4º no art. 5º; altera o *caput* do art. 7º; altera o *caput* e inclui parágrafo único no art. 8º; altera o *caput* do art. 9º; inclui art. 9º-A; altera a al. *d* no inc. I e as als. *b* e *d* do inc. II do § 4º do art. 11, altera o *caput* do art. 16; altera os incs. II, III e IV do art. 21; inclui art. 21-A; altera o parágrafo único do art. 37; e revoga o inc. I do § 1º do art. 5º, a al. *c* do inc. II do art. 11 e o art. 13, todos da Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016, que dispõe sobre o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet.

Vem a esta Comissão, para parecer, o Veto Parcial ao Projeto em epígrafe, de autoria do Executivo Municipal.

Nas razões do veto parcial, sustenta o Chefe do Executivo, resumidamente, que o Projeto de Lei em tela, em alguns pontos, guarda discrepância legal em relação à iniciativa do Projeto.

É o breve relatório.

Analisando as razões do Governo Municipal para o Veto Parcial, abordaremos cada ponto conforme referenciado.



PARECER N° 176 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

Salienta-se que com advento do Projeto de lei sancionado n° 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF, e traz algumas diretrizes sobre o novo serviço de mobilidade urbana.

Feita tal consideração e, visando melhor entendimento, passaremos a abordar por tópicos do Veto apresentado pelo Chefe do Poder Executivo.

1. “indevida a inserção do inc. XI do caput do art. 5° da Lei n° 12.162, de 2016, constante no art. 7° do PLE n° 016/17”.

O Chefe do Poder Executivo Municipal visa impedir que os motoristas de aplicativos optem pelo pagamento em dinheiro ou não, entretanto, deixar de aceitar dinheiro em espécie como forma de pagamento não é permitido pela legislação brasileira, se não vejamos:

“Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

(...)

Parágrafo IX: recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, diretamente a quem se disponha a adquiri-los mediante pronto pagamento, ressalvados os casos de intermediação regulados em leis especiais” (Redação dada pela Lei n° 8.884, de 11.6.1994).

Entende-se, então, que por mais que pareça seguro, a nossa legislação não permite que empresas privadas não aceitem o pagamento em dinheiro;

2. “indevida a alteração da redação do inc. III do § 1° do art. 5° da Lei n° 12.162, de 2016, constante no art. 7° do PLE n° 016/17”.

Com advento do Projeto de lei sancionado n° 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei n° 12.587 de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.



PARECER N° 116 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

Ademais é necessário que o usuário possa saber algumas identificações dos motoristas e dos veículos que irão utilizar.

3. “inserção do inc. VIII do § 1º do art. 5º da Lei nº 12.162, de 2016, constante no art. 7º do PLE nº 016/17”.

Com advento do Projeto de lei sancionado nº 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.

Além disso, se torna oportuno que o motorista saiba o destino inicial e também final, podendo este, por questões de força maior não aceitar a corrida.

4. “inserção do inc. IX do § 1º do art. 5º da Lei nº 12.162, de 2016, constante no art. 7º do PLE nº 016/17”.

Com advento do Projeto de lei sancionado nº 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.

Assim, como os tópicos anteriores, a regulamentação vem para tentar organizar as relações entre motorista e passageiro, e conseqüentemente as Empresas que operam os aplicativos, para assim melhor atender ao interesse Municipal, pois é de competência do Município legislar sobre assuntos de interesse local, inclusive sobre o aspecto regulatório das atividades desenvolvidas dentro do seu território.

Ademais, a disponibilização de ferramenta que viabilize a comunicação expressa e via de áudio entre o condutor e o usuário, permitindo até mesmo o bloqueio entre as partes, na prática, facilita a relação do motorista e passageiro.



PARECER N° 156 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

5. “inserção do inc. X do § 1º e inserção do § 4º do art. 5º da Lei nº 12.162, de 2016, constante do art. 7º do PLE nº 016/17”.

Com advento do Projeto de lei sancionado nº 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.

É alarmante o Veto do Chefe do Poder Executivo neste tópico, medida que vai na contramão de todo o esforço que esta Casa Legislativa faz para inibir determinados atos que atentam contra nossa Cidade. Tal dispositivo mostra-se de suma importância, e é efetivamente eficaz, no momento em que cria um mecanismo de que permite o cancelamento da viagem em casos em que se configure a ocorrência de atividades destinadas à exploração sexual de criança e de adolescentes e à comercialização e ao uso de entorpecentes. Desta forma, mostra-se de extrema importância a derrubada deste item.

6. “inserção do inc. XII do caput do art. 5º da Lei nº 12.162, de 2016, constante no art. 7º do PLE nº 016/17”.

Com advento do Projeto de lei sancionado nº 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.

Novamente espanta e assombra o Veto do Chefe do Poder Executivo neste tópico, decisão que vai na contramão de todo o esforço que esta Casa Legislativa faz para impedir discriminações referentes à cor, à raça ou à identidade de gênero.

Tal dispositivo mostra-se de suma importância, e efetivamente eficaz, no momento que cria canal de denúncia do passageiro para o Executivo Municipal, para encaminhar denúncias de motoristas que pratiquem algum tipo de discriminação, para que tenham alguma responsabilização perante a



PARECER Nº 116 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

administração pública municipal. Desta forma mostra-se de extrema importância a derrubada deste item.

7. “o artigo 13 do PLE nº 016/17, que promoveu alteração da redação do art. 16 da Lei nº 12.162, de 2016”.


Com advento do Projeto de lei sancionado nº 5.587 – C de 2016, na qual altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a reconhecer o poder exclusivo aos municípios e ao DF de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, não existe óbice jurídico no referido dispositivo.

Entende-se pela derrubada do Veto do Poder Executivo, tendo em vista a necessidade de haver uma identificação no interior do veículo, a fim de ser apresentada, quando solicitada pelo usuário ou pela autoridade.

Era isso que se tinha para falar.

Dessa forma, o Veto do Chefe do Poder Executivo mostra uma inclinação que contraria os interesses da Cidade e não apresenta a devida justificativa jurídica; sendo assim, feitas as referidas considerações com as devidas fundamentações, esta Comissão pede o destaque de todos os pontos do Veto e se posiciona pela **rejeição** do Veto Parcial.

Sala de Reuniões, 1º de agosto de 2018.


Vereador Cláudio Janta,
Relator.



Câmara Municipal de Porto Alegre

PROC. Nº 2036/17
PLE Nº 016/17
Fl. 6

PARECER Nº 156 /18 – CCJ
AO VETO PARCIAL

Aprovado pela Comissão em 15 - 8 - 18

Vereador Dr. Thiago – Presidente

Vereador Márcio Bins Ely

Vereador Mendes Ribeiro – Vice-Presidente

Vereador Ricardo Gomes

Vereador Adeli Sell

Vereador Rodrigo Maroni