



PROCESSO N.º : 2019007773  
INTERESSADO : DEPUTADO VIRMONDES CRUVINEL  
ASSUNTO : Dispõe sobre a regulamentação do serviço remunerado de aluguel de equipamentos de mobilidade individual elétricos ou de propulsão humana no Estado de Goiás.

## RELATÓRIO

Versam os autos sobre projeto de lei que dispõe sobre a regulamentação do serviço remunerado de aluguel de equipamentos de mobilidade individual elétricos ou de propulsão humana no Estado de Goiás.

A propositura legislativa consta que a circulação dos equipamentos de mobilidade individual nos passeios será permitida desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão com circunscrição sobre a via.

Estabelece ainda velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres e 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas.

Consta da justificativa que:

*“Os serviços de alugueis de bicicletas e patinetes elétricos chegaram ao país como uma onda de tendência mundial sendo uma forma econômica e divertida de percorrer curtas distâncias. Além de serem menos poluentes, possuem a vantagem de estimular a atividade física e de “driblar” o trânsito das grandes cidades, economizando tempo dos usuários.*”

*Porém, com a popularização deste tipo de transporte e o aumento exponencial de número de usuários, surgiu a necessidade de regular este serviço para garantir a segurança de usuários e pedestres. Reclamações sobre estacionamento em local impróprio, circulação em calçadas e em altas velocidades, desrespeito ao pedestre e acidentes potencialmente fatais tomam urgente o estabelecimento de regras para uma boa convivência dos transportes alternativos com os demais meios de transporte e a sociedade em geral. Eventuais danos são inevitáveis, porém é necessário delimitar as responsabilidades de cada um, sejam usuários, empresas locatárias ou prefeituras.”*

**Essa é a síntese da proposição em análise.**

Em que pese a louvável intenção de autoria, o presente projeto não pode prosperar por encontrar obstáculo na Constituição Federal.

Isso porque, ao tratar sobre aluguel de equipamentos para transporte individual, o projeto adentra em matéria de competência dos Municípios.

Com efeito, conforme a Constituição Federal:

**Art. 30. Compete aos Municípios:**

**I - legislar sobre assuntos de interesse local;**

Ademais, o assunto também adentra na competência da União para legislar sobre trânsito e transporte:

**Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:**

(...)

**XI - trânsito e transporte;**

*Domiano*

Nesse contexto, o presente projeto adentrou na competência privativa da União já que disciplina equipamento de transporte inclusive estabelecendo limites de velocidade.

O Supremo Tribunal Federal já se manifestou no sentido de que somente a União pode legislar sobre trânsito e transporte:

*Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proibam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a*

*Tomazina*

livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio "de fato". 5. **A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal.** 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: "1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)".

(RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019)

Isto posto, em função das inconstitucionalidades apontadas, somos pela **rejeição** da propositura em pauta. É o relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 11 de 08 de 2020.

  
Deputada LÉDA BORGES  
Relatora

