



Coordenadoria de Expediente  
Of nº 0565/2019

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor  
DEPUTADO BRUNO SOUZA  
Nesta Casa

Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que o Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que "Regulamenta o art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo", de sua autoria, está em diligência na Comissão de Justiça, e que será encaminhada cópia à AETTUSC, ao SETPESC, à FECAM, à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, à Procuradoria-Geral do Estado e à ARESC, a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

*Maureen P. Koelzer*  
Maureen Papaleo Koelzer  
Coordenadora de Expediente, e.e.

Gabinete - Deputado  
**RECEBIDO**  
13/11/2019  
*[Assinatura]*  
assinatura

Ofício **GPS/DL/ 1451 /2019**

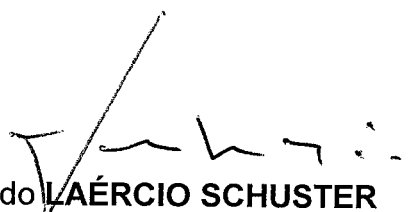
Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor  
DOUGLAS BORBA  
Chefe da Casa Civil  
Nesta

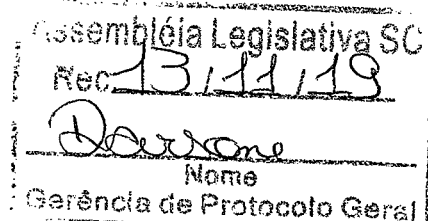
Senhor Chefe,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que "Regulamenta o art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

  
Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário





Ofício **GPS/DL/ 1452 /2019**

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Ilustríssimo Senhor

**JOSÉ MARCIEL NEIS**

Presidente da Associação das Empresas de Transporte Turístico  
e Fretamento de Santa Catarina (AETTUSC)

São José - SC

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que "Regulamenta o art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário



Ofício **GPS/DL/ 1453 /2019**

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Ilustríssimo Senhor

**SANDOVAL CARAMORI**

Diretor-Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes  
de Passageiros de Santa Catarina (SETPESC)

Nesta

Senhor Diretor-Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que "Regulamenta o art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**

Primeiro Secretário

Ofício **GPS/DL/ 1454 /2019**

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor

**JOARES CARLOS PONTICELLI**

Presidente da Federação Catarinense de Municípios (FECAM)

Nesta

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que “Regulamenta o art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo”, a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

  
Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**  
Primeiro Secretário



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
CASA CIVIL**

Ofício nº 120/CC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 20 de janeiro de 2020.

Senhor Presidente,

De ordem do senhor Governador do Estado, encaminho a Vossa Excelência resposta ao Ofício nº GPS/DL/1451/2019, a respeito do pedido de diligência ao Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, que "Regulamenta o Art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo".

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), mediante o Parecer/COJUR/SIE nº 774/2019, concluiu "[...] pela existência de óbice quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto em questão, uma vez que trata-se de matéria de competência exclusiva da União, conforme o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal. [...] Sendo assim, opinamos pela inviabilidade do Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, quanto à legalidade e constitucionalidade".

E a Procuradoria-Geral do Estado (PGE), como órgão central do Sistema Administrativo de Serviços Jurídicos, nos termos do Parecer nº 482/19, destacou que "[...] o tema diz respeito a trânsito e transporte, matéria que atrai a competência privativa da União, consoante dispõe o artigo 22, XI, da Constituição Federal [...]. O Estado poderia, no máximo, legislar sobre questões específicas relacionadas ao assunto, desde que fundado em lei complementar federal autorizativa, norma até o momento não editada. [...] Além de inexistir possibilidade jurídica de o Estado legalmente regular a atividade exercida por motoristas cadastrados em aplicativos de transporte individual de passageiros, a Lei Federal n. 12.587/2012 expressamente consignou que tal faculdade toca apenas aos Municípios. [...] Não obstante, vale destacar que referida Lei é ordinária, e a delegação de competência legislativa, como visto, dirige-se apenas aos Estados e deve ser veiculada exclusivamente em lei complementar. Por essa razão, o Colendo Superior Tribunal Federal já entendeu que a transferência de atribuições preconizadas nos dispositivos acima transcritos revela-se inconstitucional: '[...] 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'.

Excelentíssimo Senhor  
**DEPUTADO JULIO GARCIA**

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina  
Nesta

Ofrd\_120\_PLCC\_0024.4\_19\_SIE\_PGE  
SCC 12020/2019

Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina  
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC  
Telefone: (48) 3665-2054 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br

À DIRETORIA LEGISLATIVA  
PARA PROVIDÊNCIAS  
EM 23/1/2020

Flávia Coruja  
SECRETARIA-GERAL

Flávia Maria Cordova Correia  
Matrícula 7519

Lido no Expediente  
002ª Sessão de 06/02/20

Anexar a(o) PLC 024/19  
Diligência



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**CASA CIVIL**

(Fl. 2 do Ofício nº 120/CC-DIAL-GEMAT, de 20.1.20)

[...] Apenas a título de informação, mesmo quando admitido algum espaço de regulamentação aos Municípios, a Suprema Corte não vacila ao salvaguardar as balizas constitucionais protetoras da livre concorrência e da livre iniciativa, da forma como tencionada pelo Eminent Autor do Projeto de Lei [...]. Visto isso, concluímos que o Projeto de Lei em análise revela-se inconstitucional, por vício de iniciativa, na medida em que compete privativamente à União a edição de Leis relativas ao assunto (art. 22, XI, CF/88), sendo que a regulação por Municípios depende da autoridade do disposto nos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal n. 12.587/2012, os quais, como apontado acima, são de constitucionalidade duvidosa. Seja como for, o regramento constitucional e infralegal é restrito à União e Municípios, com exclusão dos Estados”.

Diante do exposto, remeto a Vossa Excelência os aludidos documentos.

Respeitosamente,

**Douglas Borba**  
Chefe da Casa Civil



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

**PARECER/COJUR/SIE Nº 774/2019**  
**(SCC 12129/2019)**

ANÁLISE ACERCA DA MINUTA DO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 0024.4/2019 QUE “REGULAMENTA O ART. 135 DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, ESTIMULANDO A LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PRIVADO INDIVIDUAL POR MOTORISTA CADASTRADO EM APLICATIVO”.

Trata-se de parecer jurídico acerca do Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019 que regulamenta o artigo 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo, oriundo da Comissão e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

No que tange aos aspectos jurídicos e legais, objeto de análise por esta Consultoria, entende-se pela existência de óbice quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto em questão, uma vez que trata-se de matéria de competência exclusiva da União, conforme o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Isso porquanto a Carta Magna não abre interpretações acerca das matérias a serem legisladas exclusivamente pela União, conforme o rol taxativo do artigo 22, sendo cediço que compete ao Poder Executivo Estatal tão somente as competências que não lhe sejam ali vedadas, disposição ratificada pela Constituição do Estado de Santa Catarina em seu art. 8º, *in verbis*:

*Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:*  
*[...]*





ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE  
CONSULTORIA JURÍDICA

Além disso, em que pese se reconheça que se trata de uma proposta de relevância social, com embasamento nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, conforme apresentado na Justificativa de fls. 09/14 (SCC 12020/2019), verifica-se que a própria União, mediante a Lei Complementar nº 13.640/2018, não foi omissa quanto a competência para regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, pelo que se observa do seu artigo 3º:

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“ 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



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.” (*grifo nosso*)

De outro norte, verifica-se que o Projeto em comento possui ementa que diverge do seu real conteúdo, porquanto não regulamenta o artigo 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, que por sua vez versa sobre a intervenção do Estado na exploração direta da atividade econômica por motivo de interesse público, mas apresenta restrições contra a atividade de transporte privado individual, estando em desacordo com o previsto no artigo 5º, da LC nº 95/98.

Sendo assim, opinamos pela inviabilidade do Projeto de Lei Complementar nº 0024.4/2019, quanto à legalidade e constitucionalidade.

Encaminhem-se os autos ao Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade para referendar o presente parecer em cumprimento ao Decreto nº 2.382/2014, art. 7º, inciso VII, e após, devolva-se à Gerência de Mensagens e Atos Legislativos (GEMAT).

Este é o parecer.

Florianópolis, 29 de novembro de 2019.

**GABRIELA DE SOUZA ZANINI**  
Consultora Jurídica  
OAB/SC nº 18.150



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

**DESPACHO**

(Processo SCC 12129/2019)

Nos termos do art. 7º, inciso VII, do Decreto Estadual nº 2.382, de 2014, ACOLHO integralmente o PARECER/COJUR/SIE nº 774/2019, da lavra Consultoria Jurídica desta Pasta, determinando encaminhamento à Casa Civil.

Florianópolis, 03 de dezembro de 2019.

**CARLOS HASSLER**

Secretário de Estado da Infraestrutura  
e Mobilidade

## À GEROT

Senhor Gerente ,

Conforme solicitação da Consultoria Jurídica refere a subsídios para elaboração de parecer Jurídico . Informamos a documentação necessária para que uma empresa possa possuir registro junto a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade.

### Observações:

- Os documentos desta lista devem ser enviados ao Protocolo para o endereço no rodapé da página, ou entregues presencialmente;
  - Quando o protocolo receber a documentação, serão geradas duas guias de pagamento: Registro de Empresa e Vistoria. O setor operacional do SIE só analisará a documentação mediante o pagamento destas guias;
  - **Faça download dos arquivos no quadro ao lado para os itens da lista marcados com “\*”;**
1. Requerimento devidamente preenchido\*;
  2. Comprovação de que o capital social da empresa, (expresso em coeficientes tarifários de serviço rodoviário do piso I) que seja de no mínimo de 500.000 (quinhentos mil) CT;
  3. Comprovação de que se acha integralizado um mínimo de 50% (cinquenta por cento) do capital da empresa;
  4. Instrumento constituído e arquivado na JUNTA COMERCIAL DO ESTADO. Deve constar o objetivo de execução de TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS (Contrato Social);
  5. Autotermo de vistoria devidamente preenchido e acompanhado do certificado de registro e licenciamento de cada veículo em nome da empresa ou averbado com menos de 15 anos de fabricação. Atenção: veículos com mais de 10 anos de fabricação devem apresentar certificado de inspeção veicular emitido por entidade credenciada\*;
  6. Certificado de regularidade da situação no FGTS e INSS (ATUALIZADO);
  7. Lei de Nacionalização do Trabalho 2/3 (guia da RAIS);
  8. Prova de regularidade Fiscal Federal, Estadual e Municipal (ATUALIZADA);
  9. Prova de adesão da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil Obrigatória (RCO) para todos os veículos.
- Atenção:*
- *Veículos com até 20 lugares devem estar segurados a partir de (R\$1.539.804,00);*
  - *Veículos acima de 20 lugares devem estar segurados a partir de (R\$3.079.608,00);*

10. Cópia do Cartão Nacional de Pessoa Jurídica da Empresa (cartão CNPJ);
11. Fotografias coloridas da DIANTEIRA, TRASEIRA, LATERAL DIREITA E ESQUERDA de um único veículo da frota e dos veículos que estão em comodato, de forma a visualizar o número do registro e logotipo da empresa;
12. Prova de existência de instalações mínimas de guarda, manutenção e socorro para veículos. As instalações podem ser próprias ou arrendadas, mas precisam ser compatíveis com os serviços que irá operar;
13. Inscrição Estadual do estado de Santa Catarina (FAC);
14. Se os documentos não estiverem autenticados deve ser enviada a Declaração de Autenticidade de Documentos\*.

Florianópolis, 25/11/2019 .

AMIR S.R. DE BRITO NETO

matrícula - 221597-7



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

**PARECER Nº 482/19-PGE**

São Miguel do Oeste, 18 de dezembro de 2012

**Processo:** SCC 12.124/2019

EMENTA: COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA – PEDIDO DE DILIGÊNCIA – PROJETO DE LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR QUE “REGULAMENTA O ART. 135 DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, ESTIMULANDO A LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PRIVADO INDIVIDUAL POR MOTORISTA CADASTRADO EM APLICATIVO”. MATÉRIA RELATIVA A TRÂNSITO E TRANSPORTE. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO (ART. 22, XI, CF/88). COMPETÊNCIA DELEGADA AOS MUNICÍPIOS (ARTS. 11-A E 11-B, LEI 12.587/2012). CONSTITUCIONALIDADE DUVIDOSA. REGRAMENTO CONSTITUCIONAL E INFRALEGAL RESTRITO À UNIÃO E MUNICÍPIOS, COM EXCLUSÃO DO ESTADO.

Excelentíssima Senhora Procuradora-Chefe da COJUR

Trata-se de pedido de diligência formulado pela Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, competindo à Procuradoria-Geral do Estado, consoante Ofício n. 1386/SCC-DIAL-GEMAT, o exame e a emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei nº 0024.4/2019, que “Regulamenta o Art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo”.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

---

Referido Projeto, de iniciativa do Excelentíssimo Senhor Deputado Estadual Bruno Souza, define, em síntese, hipóteses consideradas proibitivas ou restritivas às atividades de transporte privado de passageiros prestadas por motorista cadastrado em aplicativo. Em última análise, a proposição em apreço visa a evitar que Municípios, no exercício de seu poder regulamentar, criem obstáculos ofensivos à livre iniciativa e à livre concorrência no âmbito desse tipo de serviço.

Entendemos, contudo, que o tema diz respeito a trânsito e transporte, matéria que atrai a competência privativa da União, consoante dispõe o artigo 22, XI, da Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:  
[...]

XI - trânsito e transporte;

O Estado poderia, no máximo, legislar sobre questões específicas relacionadas ao assunto, desde que fundado em lei complementar federal autorizativa, norma até o momento não editada. A esse respeito, confira-se o disposto no parágrafo único do preceito constitucional acima citado: “*Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo*”.

Além de inexistir possibilidade jurídica de o Estado legalmente regular a atividade exercida por motoristas cadastrados em aplicativos de transporte individual de passageiros, a Lei Federal n. 12.587/2012 expressamente consignou que tal faculdade toca apenas aos Municípios. Vejamos o disposto nos artigos 11-A e 11-B daquele diploma, os quais foram incluídos pela 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. (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)

Não obstante, vale destacar que referida Lei é ordinária, e a delegação de competência legislativa, como visto, dirige-se apenas aos



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

Estados e deve ser veiculada exclusivamente em lei complementar. Por essa razão, o Colendo Superior Tribunal Federal já entendeu que a transferência de atribuições preconizadas nos dispositivos acima transcritos revela-se inconstitucional:

Ementa: 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. ADPF 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 insculpida 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 seletor 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



consectário 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 aceitos 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



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

---

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.

(ADPF 449, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019)

Extrai-se do voto condutor do Acórdão:

**Ainda a respeito da Lei n.º 13.640/2018, deve-se anotar que a delegação da regulação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros aos Municípios e Distrito Federal, consoante a nova redação dos artigos 11-A e 11-B da Lei n.º 12.587/2012, igualmente afronta a Constituição, por delegar indevidamente competência privativa da União, nos termos do já mencionado artigo 22, incisos IX, XI e XVI, da Lei Maior.**

Apenas a título de informação, mesmo quando admitido algum espaço de regulamentação aos Municípios, a Suprema Corte não vacila ao salvaguardar as balizas constitucionais protetoras da livre concorrência e da livre iniciativa, da forma como tencionada pelo Eminentíssimo Autor do Projeto de Lei: A título de exemplo:

**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 proíbam 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 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)”.



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

---

(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)

Visto isso, concluímos que o Projeto de Lei em análise revela-se inconstitucional, por vício de iniciativa, na medida em que compete privativamente à União a edição de Leis relativas ao assunto (art.22, XI, CF/88), sendo que a regulação por Municípios depende da autoridade do disposto nos artigos 11-A e 11-B da Lei Federal n. 12.587/2012, os quais, como apontado acima, são de constitucionalidade duvidosa. Seja como for, o regramento constitucional e infralegal é restrito à União e Municípios, com exclusão dos Estados.

Submete-se este parecer à apreciação da autoridade superior.

**JAIR AUGUSTO SCROCARO**  
**Procurador do Estado**



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO**

---

**PROCESSO** : SCC12124/2019  
**ORIGEM** : SECRETARIA DE ESTADO DA CASA CIVIL  
**INTERESSADO** : Secretário de Estado da Casa Civil  
**ASSUNTO** : COJUR - Diligência de Projeto de Lei

Senhora Procuradora-Geral do Estado,

De acordo com o parecer do(a) Procurador(a)  
do Estado Jair Augusto Scrocaro, exarado nos autos do  
Processo SCC12124/2019.

À vossa consideração.

Florianópolis, 19 de dezembro de 2019.

**Queila de Araújo Duarte Vahl**  
Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO  
GABINETE DA PROCURADORA-GERAL DO ESTADO**

**SCC 12124/2019**

**Assunto:** Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina – pedido de diligência – Projeto de Lei de iniciativa parlamentar que *“Regulamenta o Art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo”*. Matéria relativa a trânsito e transporte. Competência privativa da união (art. 22, xi, cf/88). Competência delegada aos municípios (arts. 11-a e 11-b, lei 12.587/2012). Constitucionalidade duvidosa. Regramento constitucional e infralegal restrito à união e municípios, com exclusão do estado.

**Origem:** Casa Civil - CC.

De acordo com o **Parecer nº 482/19-PGE** da lavra do Procurador do Estado Dr. Jair Augusto Scrocaro, referendado pela Dra. Queila de Araújo Duarte Vahl, Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica.

**EDUARDO ZANATTA BRANDEBURGO**  
**Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos**

**DESPACHO**

**01.** Acolho o **Parecer nº 482/19-PGE** referendado pelo Dr. Eduardo Zanatta Brandeburgo, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.

**02.** Encaminhem-se os autos à Casa Civil - CC.

Florianópolis, 19 de dezembro de 2019

**CÉLIA IRACI DA CUNHA**  
**Procuradora-Geral do Estado**