



Câmara Municipal de Manaus
Diretoria Legislativa



PROJETO DE LEI N. 047/2019

AUTORIA: Executivo Municipal
Mensagem nº 008 – 08.03/2019

EMENTA: DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências.

TRAMITAÇÃO

DELIBERAÇÃO: 13 / 03 / 2019

SITUAÇÃO:

<p>PROCURADORIA LEGISLATIVA</p> <p>Em: <u>18 / 03 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>25 / 03 / 2019</u></p>	<p>PROCURADORIA LEGISLATIVA</p> <p>Em: <u>14 / 06 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>15 / 07 / 2019</u></p>	<p>Plenário: <u>18 / 06 / 2019</u></p>
<p>NA 2ª CCJR</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Marcel Alexandre</u></p> <p>Em: <u>25 / 03 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>01 / 04 / 2019</u></p>	<p>NA 2ª CCJR</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Marcel Alexandre</u></p> <p>Em: <u>14 / 06 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>19 / 06 / 2019</u></p>	<p>2ª DISCUSSÃO</p>
<p>PLENÁRIO: <u>20 / 05 / 2019</u></p>	<p>PLENÁRIO: <u>18 / 06 / 2019</u></p>	<p>SANÇÃO</p> <p>Saída: <u>03 / 07 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>24 / 07 / 2019</u></p>
<p>NA 3ª CFEO</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Gilmar Nascimento</u></p> <p>Em: <u>21 / 05 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>28 / 05 / 2019</u></p>	<p>NA 3ª CFEO</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Prof. Samuel</u></p> <p>Em: <u>18 / 06 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>19 / 06 / 2019</u></p>	
<p>PLENÁRIO: <u>12 / 06 / 2019</u></p> <p>NA 8ª COMTMUA</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Rosivaldo Cordovil</u></p> <p>Em: <u>04 / 06 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>12 / 06 / 2019</u></p>	<p>PLENÁRIO: <u>18 / 06 / 2019</u></p> <p>NA 8ª COMTMUA</p> <p>RELATOR: Ver. <u>Rosivaldo Cordovil</u></p> <p>Em: <u>18 / 06 / 2019</u></p> <p>Prazo: <u>19 / 06 / 2019</u></p>	
<p>Plenário: <u>12 / 06 / 2019</u></p>	<p>PLENÁRIO: <u>18 / 06 / 2019</u></p>	
<p>1ª DISCUSSÃO</p>	<p>PROPOSITURA APROVADA</p> <p>.....<u>09</u>..... EMENDA(S).</p>	<p>LEI N. 2.486 DE 24/7/2019</p> <p>Publicada no DOM N. 4645</p> <p>Em: 24/7/2019</p> <p>Divisão de Controle e Edição de Leis</p>
<p>Retorna às Comissões em razão de emendas</p>		



PROJETO DE LEI Nº 047 /2019

DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede.

§ 1º O serviço a que se refere o **caput** deste artigo consiste na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2º A prestação do serviço se dará por pessoa física cadastrada em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados on-line e que possua automóvel próprio, arrendado, locado ou autorizado por terceiro proprietário.

§ 3º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte, aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços do transporte regulamentado nesta Lei.



Art. 2º Compete à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU a normatização e fiscalização do serviço no âmbito do Município de Manaus.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO, DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DO VEÍCULO

Seção I

Da Exploração do Transporte Remunerado Privado

Individual de Passageiros

Art. 3º A Exploração do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação de rede na unidade gestora SMTU que atenda aos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

I – ser pessoa jurídica constituída especificamente para esta finalidade, comprovado por meio do Contrato Social e alterações ou documento correlato;

II – comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;

III – comprovar a existência de matriz ou filial na cidade de Manaus ou representação em âmbito nacional ou regional, que possam apresentar soluções de conflitos entre usuários, prestadores de serviço e Unidade Gestora;

IV – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

V – apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

VI – apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;

VII – apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas;



VIII – apresentar Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;

IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na SMTU;

X – disponibilizar à SMTU acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

XI – cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos mínimos para a prática da atividade profissional;

XII – recolher previamente o valor referente ao Cadastro ou Renovação Anual de Operação do Serviço.

Parágrafo Único. Cumpridos os requisitos deste artigo, a SMTU expedirá o Certificado de credenciamento da empresa, em até 30 dias.

Art. 4º Cabe à empresa de que trata esta Seção definir os preços de seus serviços, que devem ser adotados por todos os prestadores do serviço nelas cadastrados.

Seção II

Do Prestador do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros

Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B” ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – apresentar comprovante de residência emitido nos últimos 03 (três) meses em seu nome ou, se em nome de terceiro, comprovar o vínculo;



III – ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial, contrato de autorização ou locação em nome do prestador do serviço, do veículo utilizado na prestação do serviço;

IV – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares será exigido contrato com registro em cartório;

V – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedido pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

VII – possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

VIII - possuir curso para prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros.

§ 1º A comprovação do cumprimento das exigências contidas neste artigo perante Órgão Gestor do Serviço será de responsabilidade do administrador da plataforma de comunicação de rede.

§ 2º O motorista de Transporte Remunerado Individual Privado, durante a prestação do serviço, deverá portar credencial emitida pela SMTU.

Seção III

Dos veículos

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:

I – estar devidamente cadastrado no Administrador da Plataforma de Comunicação de Rede certificada na SMTU;

II – não estar vinculado a outra modalidade de serviço de transporte remunerado de passageiros;



III - ter idade máxima de 10 (dez) anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de cinco anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV;

V – possuir capacidade máxima de 7 (sete) lugares.

Art. 7º É obrigatória a fixação da identificação com foto do motorista prestador do serviço no interior do veículo, em local visível aos passageiros.

CAPÍTULO III DO PREÇO PÚBLICO

Art. 8º Sem prejuízo das obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará no pagamento de preço público pelas empresas operadoras de plataforma de comunicação de rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do transporte urbano.

Parágrafo único. A Plataforma de Comunicação de Rede deverá recolher aos cofres públicos da SMTU, mensalmente, o percentual de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores.

CAPÍTULO IV DOS DEVERES

Seção I Do Prestador do Serviço

Art. 9º São deveres do prestador do serviço remunerado de transporte privado individual de passageiros:



- I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Manaus;
- II – não atender chamados realizados diretamente em via pública;
- III – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- IV – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;
- V – portar o documento de identificação do motorista expedido pela SMTU;
- VI – apresentar documentos à fiscalização da SMTU, sempre que exigidos;
- VII – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;
- VIII – não permitir que terceiro não cadastrado utilize seu veículo para prestar o serviço;
- IX – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o serviço;
- X – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

Seção II

Das Empresas Operadoras do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 10. São deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação de rede que operam o transporte remunerado privado individual de passageiros:

- I – prestar informações relativas aos seus motoristas cadastrados na operação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, quando solicitadas pelo Poder Público;
- II – manter atualizados os dados cadastrais;



III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do transporte remunerado privado individual de passageiros;

IV – não permitir a operação do veículo não cadastrado;

V – não permitir a prestação do serviço por prestador sem credencial emitida pela SMTU;

VI – não cadastrar veículo em desacordo com os requisitos estabelecidos nesta Lei;

VII – disponibilizar à SMTU, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro dos motoristas prestadores do transporte remunerado privado individual de passageiros, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

VIII – descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;

IX – comunicar à SMTU, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

X – recolher o preço público à SMTU até o último dia útil do mês subsequente ao apurado.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 11. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e operadoras do serviço transporte remunerado privado individual de passageiros, resguardado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções, além daquelas tipificadas em outras leis:

I – advertência;

II – suspensão, por até 60 dias, da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

III – revogação da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;



IV – multa:

a) para o prestador do serviço: de 01 a 10 Unidades Fiscais do Município (UFM's), por infração;

b) para a empresa operadora do serviço: de 10 a 1000 Unidades Fiscais do Município (UFM's), por infração.

§ 1º A prática de duas ou mais infrações implicará em penalidades cumulativas e a reincidência na infração, no período de um ano, ocasionará a duplicação do valor da multa.

§ 2º As penalidades de advertência, suspensão e revogação poderão ser aplicadas cumulativamente com a de multa.

Art. 12. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se os prestadores do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, às seguintes penalidades de multa ou medida administrativa:

I - Fumar ou permitir que os passageiros fumem no interior do veículo, quando em operação.

Pena: Multa no valor de 1 UFM.

II - Prestar serviço com o Certificado Anual de Autorização – CAA vencido.

Pena: Multa no valor de 2 UFM's.

III - Prestar serviço sem identificação do motorista.

Pena: Multa no valor de 1 UFM.

IV - Prestar serviço com documento de identificação fora dos padrões estabelecidos.

Pena: Multa no valor de 2 UFM's.

V - Não tratar com urbanidade os passageiros, outros Prestadores ou o público em geral.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

VI - Não possibilitar a acomodação ou ingresso de passageiro com animal de serviço (cão-guia).

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.



VII - Não cumprir determinação do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

VIII - Não apresentar documentos exigidos por agente fiscal.

Pena: Multa no valor de 3 UFM's.

IX - Cobrar adicional de valores ou quaisquer encargos adicionais pela prestação do serviço com acessibilidade.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

X - Captar passageiros sem o uso do aplicativo on-line de agenciamento de viagens.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XI - Operar o veículo de modo a prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

XII - Utilizar os pontos e as vagas destinadas ao Serviço de Táxi ou as paradas do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus.

Pena: Multa no valor de 8 UFM's.

XIII - Conferir acesso ao seu perfil no aplicativo on-line de agenciamento de viagens, de modo a permitir a prestação de serviço por terceiro.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's

XIV – Prestar serviço com veículo não cadastrado.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XV – Adotar preço superior ao definido pela Plataforma de Comunicação de Rede para o serviço.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XVI – Fraudar documentos ou informações necessárias à obtenção do Certificado Anual de Autorização - CAA.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XVII – Prestar serviço com a Certificação Cadastral suspensa, CNH vencida e outros correlatos.



Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

Art. 13. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se as Plataformas de Comunicação de Rede às seguintes penalidades de multa e medida administrativa:

I – Não atualizar informações cadastrais.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

II – Cadastrar Prestador sem autorização para prestação de serviço.

Pena: Multa no valor de 500 UFM's.

III – Impedir ou dificultar o cadastro de Prestador autorizado, de forma injustificada.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

IV – Não cumprir determinação do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.

V – Não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.

VI – Divulgar, comercializar ou utilizar, sem sua autorização expressa, as informações pessoais dos passageiros para fins alheios ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros:

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.

VII – Não cumprir determinação de agente fiscal.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

VIII – Dificultar a ação fiscalizadora.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

IX – Fraudar documentos, informações ou dados necessários à obtenção do Certificado Anual de Autorização – CAA e ao repasse mensal do preço público.

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.

X – Operar com autorização suspensa.

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.



Art. 14. O Processamento Administrativo de apuração das infrações e a forma de interposição de recursos serão disciplinados em norma específica.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. Constará do Anexo Único desta Lei as definições das taxas e emolumentos pagos para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, com seus respectivos valores em Unidade Fiscal do Município (UFM).

Art. 16. O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de 180 dias da data de sua publicação.

Art. 17. Os documentos apresentados em cópias pelos interessados serão legíveis, autenticados em cartório ou conferidos com os originais por servidores da SMTU.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL
Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

ANEXO ÚNICO

TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	100
Renovação da Autorização para Empresa Operadora	100
Autorização para o Prestador	1,5
Renovação da Autorização para o Prestador	1
Segunda via de documento	1
Declaração/Certidão	1
Taxa de Expediente	0,1



MENSAGEM Nº 008 /2019



**Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,**

Encaminho para apreciação de Vossas Excelências e à superior deliberação do Plenário desta Casa Legislativa, o Projeto de Lei que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências”.

É cediço que a Constituição Federal confere autorização ao legislador ordinário para definir regras de contenção ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão e à liberdade para exploração de qualquer atividade econômica, revelando que tais princípios constitucionais não são absolutos e irrestritos.

Nesses termos, esta propositura tem característica moderna, presente no poder-dever do Estado de regular a atividade econômica que nele se desenvolve, bem como garantir à sociedade a segurança de que todos os serviços a serem prestados ao consumidor sejam regulados pelo Poder Público.

No entanto, diante da discussão social sobre diversas linhas de interpretação, é imperiosa a edição de lei específica para sepultar as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores.

1



A Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Destaca-se que a nova redação conceitua o transporte remunerado individual de passageiros como um serviço privado, 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.

Esse tipo de serviço por aplicativos é uma realidade no Município de Manaus, porém até o presente, atua sem controle ou normatização do Poder Público, o que se pretende corrigir neste Projeto de Lei, regulando o serviço a fim de efetivar sua fiscalização, diante das diretrizes estabelecidas pela legislação federal.

Objetiva-se assim, criar uma Certificação Anual para a prestação do Serviço, bem como credenciar o motorista operador, passando este a ser identificado de forma mais clara pelo público usuário, o que garante maior segurança e controle do Município sobre o prestador. Para tanto, confere-se à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU competência para normatizar e fiscalizar a prestação do serviço objeto do presente Projeto de Lei.

Tal serviço decorre do uso intensivo de plataforma de comunicação de rede, no mapeamento e identificação de cada chamada, amparada numa rede de prestadores. É esta tecnologia que mapeia as demandas geradas no mercado.

Desta forma, normatizar no âmbito do Município de Manaus, o Serviço Remunerado de Transporte Individual Privado de Passageiros, por Plataforma de Comunicação de Rede, busca compatibilizar o uso de modernas tecnologias à atividade privada empreendidas pelos taxistas.



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL
Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

Por todo o exposto, motivado pela relevância da matéria, submeto o referido Projeto de Lei à análise e deliberação desse Plenário.

Na oportunidade renovo votos de estima e distinta consideração.

Manaus, 08 de março de 2019.

ARTHUR VIRGÍLIO DO CARMO RIBEIRO NETO
Prefeito de Manaus



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



PROJETO DE LEI Nº 047/2019

AUTORIA: EXECUTIVO MUNICIPAL

ASSUNTO: DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MEIO DE APLICATIVOS OU PLATAFORMAS DE COMUNICAÇÃO DE REDE NO MUNICÍPIO DE MANAUS.

PARECER PL/CMM

PROJETO DE LEI. ASSUNTO DE PREDOMINANTE INTERESSE LOCAL. ART. 30, INCISO I DA CF/88 C/C ART. 8º, INCISO I, DA LOMAN. ART. 59, DA LOMAN. LEGALIDADE.

Encontra-se nessa Procuradoria Geral, para emissão de parecer, Projeto de Lei nº 047/2019, versando sobre assunto acima mencionado.

A atual Constituição Federal atribuiu aos Municípios a capacidade de autonormatização, isto é, a capacidade de editar suas próprias leis, de acordo com o princípio da supremacia do interesse local, em consonância com os ditames previstos no Ordenamento Jurídico Brasileiro.

Assim, vejamos o que dispõe o art. 30, inciso I, Constituição Federal e o art. 8º, inciso I, da Lei Orgânica do Município de Manaus, nessa ordem:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



"Art. 30 – Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;"

(...)

"Art. 8º - Compete ao Município:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;"

No caso em análise, o projeto trata de assunto de predominante interesse local, dispondo sobre o transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação.

Importa salientar que o projeto está em consonância com a lei federal n. 13.640, de 26 de março de 2018, que altera a lei n. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 5º, inciso XIII e parágrafo único do art. 170, da Constituição Federal.

Vejamos o disposto na lei n. 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



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.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



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.”

Nesta esteira, vale salientar que compete exclusivamente ao Chefe do Executivo dispor sobre a matéria, nos termos do art. 59, inciso IV, da LOMAN.

Vejamos o que dispõe a LOMAN:

“Art. 59. Compete, privativamente, ao Prefeito Municipal a iniciativa das leis que versem sobre:

IV-criação, estruturação e atribuições dos órgãos da Administração Direta, indireta e fundacional.

Ademais, importa salientar esta procuradoria verificou os aspectos legais sobre a competência para dispor sobre a matéria, não adentrando ao aspecto político do projeto, pois tal verificação caberá ao plenário desta Casa Legislativa.

Isso posto, diante dos argumentos expostos, opinamos pela legalidade do projeto.

Manaus, 19 de março de 2019.

PRYSCILA FREIRE DE CARVALHO

Procuradora da CMM



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: **PL**
Nº **047/2019**
Fis. nº
Assinatura **[assinatura]** ISO 9001

GABINETE DO VEREADOR MARCEL ALEXANDRE

2ª COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019

AUTORIA: EXECUTIVO MUNICIPAL

EMENTA: "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

PARECER

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Rede no município de Manaus.

A presente proposição consiste na mobilidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

II – FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

A Carta Federal vigente consagrou os Municípios como entes da Federação, dotando-lhes de capacidade de autonormatização, ou seja, a capacidade de editar suas próprias leis, de acordo com a supremacia do interesse local.

A presente proposição versa sobre matéria relacionada ao interesse local. Conforme preconiza o artigo 30, inciso I da Constituição Federal é de competência do município legislar sobre assunto de interesse local, dispositivo com entendimento idêntico ao artigo 8º, inciso I da Lei Orgânica do Município de Manaus, senão, veja-se:

Art. 30 – Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

Art. 8º - Compete ao Município:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

Com isso, compete aos municípios legislar sobre assunto de predominante interesse local, respeitando sempre os princípios e normas da Constituição Federal e das Leis do Ordenamento Jurídico Brasileiro.

Essa nova plataforma, de serviços prestados pelos aplicativos de celulares, vem de forma a adequar os meios tecnológicos de comunicações às necessidades da população, buscando integrar os interesses



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: *PL*
Nº *047/2019*
Fls. nº
Assinatura *[assinatura]* ISO 9001

particulares com os transportes privados, assegurando a liberdade de escolha dos clientes. É um serviço privado de transporte individual de passageiros com previsão na Lei nº 12.587, de 12 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

As atividades de serviços privados de transporte são controladas pelo Estado, as regras de livre concorrência que valem para esse tipo de atividade, não quer dizer que os serviços não serão regulamentados, apenas serão sujeitos a uma fiscalização menos intensa, diferentemente dos motoristas de táxi, que por prestarem serviço de utilidade pública estão sujeitos à forte regulação estatal, como prevê o legislador no artigo 12 da Lei nº 12.587.

"Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas."

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587(BRASIL, 2012), rege os transportes urbanos públicos e privados em normas gerais, assim dispõe em seu art. 3º § 2º:

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.

[...]

§ 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.

Percebe-se que a norma prevê a possibilidade de se estabelecer no mercado a modalidade de transporte privado individual, atividade exercida pelos transportes de passageiros por meio de aplicativos, de natureza privada. Acrescentam-se ainda as definições adotadas pelo artigo 4º da Lei Federal nº 12.587 (BRASIL, 2012):

Art. 4º Para os fins desta Lei considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

[...]

VII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiro aberto ao público, por intermédio de



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: *PL*

Nº *047/2019*

Ele



veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

[...]

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizados para a realização de viagens individualizadas por intermédios de veículos particulares;

A lei que se refere aos modos de transporte privado é aberta, abrange qualquer modo, não habilitando o intérprete a uma leitura restritiva no sentido de excluir, in limine, que é uma contraposição a modalidade pública utilizada pelos taxistas. (CANOTILHO, 2015, p. 36).

Traz um posicionamento mais claro em relação ao serviço público o ilustre professor Meirelles:

"Um dos temas mais polêmicos no Direito Público é a forma de diferenciar o serviço público da atividade econômica em sentido estrito. É que os contornos desses institutos, além de não estarem expressamente definidos pela Constituição, tendem a variar no tempo e no espaço, ao sabor de mudanças políticas, econômicas, sociais, tecnológicas e culturais". (MEIRELLES, 1994, p.294).

Sarmento vai mais além, diferenciando as modalidades de serviço público e de utilidade pública:

"A evolução legislativa evidencia que, ao tratar do transporte público individual de passageiros, o legislador mirou os serviços de táxi. Mas demonstra, também, que, até pela nova ótica do legislador, o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de serviço de utilidade pública, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação". (SARMENTO, 2015, p.27)

Percebe-se que, os serviços realizados pelos taxistas são na realidade uma prestação de serviço de utilidade pública, privativa dos particulares, mas dependente de regulamentação e fiscalização pelo Estado, obedecendo aos regramentos específicos da legislação, como tarifas, direito e deveres. Diferentemente do transporte privado individual realizado pelos colaboradores de transporte de passageiros via aplicativos, que são regidos pelo Código Civil.

Como se sabe o Princípio da Livre Iniciativa é considerado como fundamento da ordem econômica e atribui à iniciativa privada o papel primordial na produção ou circulação de bens ou serviços, constituindo a base sobre a qual se constrói a ordem econômica, cabendo ao Estado apenas uma função supletiva, pois a Constituição Federal determina que a ele cabe apenas a exploração direta da atividade econômica quando necessária a segurança nacional ou relevante interesse econômico.

A liberdade de iniciativa trazida pela Constituição prestigia o reconhecimento de um direito titularizado por todos que é o de explorarem as atividades empresariais, decorrendo no dever, imposto à generalidade das



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Proposta *PL*
Nº *047/2019*
Fls. nº
Assinatura *g*
CÂMARA
ISO 9001

pessoas, de respeitarem o mesmo direito constitucional, bem como a ilicitude dos atos que impeçam o seu pleno exercício e que se contrapõe ao próprio estado, que somente pode ingerir-se na economia nos limites constitucionais definidos contra os demais particulares.

Em síntese, podemos afirmar que a livre iniciativa é um dos preceitos fundamentais da Carta Política de 1988, reconhecido não apenas pela Constituição como também pela doutrina e que rege a ordem econômica nacional, tendo por finalidade assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, sem exclusões nem discriminações.

O princípio supramencionado se encontra disposto no artigo 1º, inciso IV da Constituição Federal, da seguinte forma:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

Os princípios da Livre iniciativa e da livre concorrência são vetores fundamentais de interpretação das normas que disciplinam as atividades econômicas e, por possuírem tamanha importância, devem ser usadas para interpretar as fronteiras entre as atividades econômicas em sentido estrito e os serviços públicos, o exercício das atividades é plenamente lícito, à luz dos princípios já mencionados e independe de qualquer autorização estatal, como elenca o art. 170, inciso IV, V da Constituição Federal:

“Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados nos seguintes princípios:

(...)

IV – livre concorrência;

V – defesa do consumidor.”

O art. 59 da Lei orgânica do Município esclarece em seus termos que:

*Art. 59. Compete **privativamente**, ao Prefeito Municipal a iniciativa de leis que versem sobre:*

(...)

IV – Criação, estruturação e atribuições de órgãos da Administração direta, indireta e fundacional do município.

É importante salientar que o projeto está em consonância com a Lei Federal nº 13.640/2018, que altera a Lei nº 12.587/2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Vejamos o disposto na 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



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: ^{PL}
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura: 
ISO 9001

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."

Observa-se que conforme elencados nos dispositivos, vemos que as exigências são atendidas no art. 5º, incisos I, V, VI, VII, e 6º, inciso III do presente projeto de lei, vejamos o que diz o texto da minuta:

"Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria "B" ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

(...)

V – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedido pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: PL
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura [Signature] ISO 9001

VII- possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
(...)

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:
(...)

III - ter idade máxima de 10 (dez) anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;"

Isso posto, diante dos argumentos expostos, votamos favoravelmente ao projeto.

III – VOTO

Ex positis, o voto é FAVORÁVEL pelo prosseguimento da matéria.

É o parecer. S.M.J.

[Handwritten signatures in blue ink]

Manaus, 16 de Abril de 2019.

MARCEL ALEXANDRE
Vereador PHS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário
Em: 20 / 05 / 2019
Situação: VAI à 3ª Comissão
Responsável: [Signature]

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: favorável
por: totalidade
dos: presentes
em: 15 / 05 / 2019
Obs:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

PL
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura *Y. Nascimento* 15.0.9001

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

3ª COMISSÃO DE FINANÇAS, ECONOMIA E ORÇAMENTO

PROJETO DE LEI Nº 047/2019, de Autoria do Poder Executivo Municipal, que DISPÕE sobre regulamento do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências.

PARECER

Versam os presentes autos acerca de Projeto de Lei epigrafado, de autoria do Poder Executivo Municipal que “Dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências” .

A propositura foi deliberada e encaminhada para a Procuradoria Legislativa no dia 18/03/2019 para a devida emissão de parecer, que após análise, manifestou-se favoravelmente a tramitação da Propositura.

Recebida pela 2ª Comissão de Constituição, Justiça e Redação, foi distribuída ao Relator Marcel Alexandre na data de 25/03/2018 para a devida emissão de parecer, que após análise, manifestou-se favorável a tramitação da Propositura.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CIVILDECUMI

Assinatura: PL

04/12/2019

ISO 9001

Assinatura *J. Gomes*

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Recebida pela 3ª Comissão de Finanças, Economia e Orçamento - CFEO, foi distribuída a este Relator que abaixo subscreve na data de 21/05/2019.

Encaminhada para esta Comissão de Finanças, Economia e Orçamento (CFEO) para análise no que diz respeito às questões orçamentárias, na forma preconizada no art. 39, do Regimento Interno *in verbis*:

Art. 39. À Comissão de Finanças, Economia e Orçamento compete: I – opinar sobre matéria financeira e fiscal, tributação e arrecadação, empréstimos públicos, proposições que importem em aumento ou redução da despesa pública, aspecto financeiro de qualquer propositura, processos de tomadas de contas, projetos de abertura de créditos adicionais oriundos do Executivo, representações do Tribunal de Contas, planos e programas de desenvolvimento local, e os referentes à abertura de créditos, pelo Executivo; (grifo nosso)

É o relatório, sucinto.

Passo a opinar.

No dia 07 de Maio de 2019, realizou-se no Plenário da Câmara Municipal de Manaus audiência pública da CFEO presidida pelo Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL.....

Nº 0471/2019.....

Fls. nº
Assinatura J. Nunes.....

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Gilmar Nascimento. Compareceram para Audiência os representantes de órgãos municipais: Dr. Eduardo Dunan - Auditor do Controle Externo do Tribunal de Contas do Amazonas; Dr. Fernando Borges - Presidente da Comissão de Transportes e Mobilidade Urbana da OAB; Senhor Jose de Freitas - representando o SINETRAM; Cel. Franclides Ribeiro - Superintendente da SMTU e outros.

O Vereador Gilmar Nascimento-Presidente da CFEO iniciou a audiência esclarecendo que "nosso objetivo é discutir as questões atinentes ao binômio orçamentário-financeiro e seus impactos sempre na busca de aperfeiçoar o Projeto o que contribuirá para o processo de democratização das decisões da Câmara Municipal de Manaus". Nessa esteira disse "que as Leis surgem de um fato social que precisa ser disciplinado para concretizar o bem comum". Finalizou dizendo que "as leis não são imutáveis e que, esse encontro representa uma forma de conciliar o interesse de todos e evitar alterações posteriores".

Além de representantes dos órgãos municipais, também estiveram presente na audiência pública, representantes de vários modais e ativistas sociais, onde seus líderes que estavam inscritos puderam usar a tribuna para contribuir com seus ideais e posicionamentos.

Para regulamentar esse Modal torna-se indispensável seguir as diretrizes do artigo 11-A da Lei 13.640 de 26 de março de 2018 e reconhecer que a legalidade desse tipo de transporte decorre, justamente, da regulamentação sob pena de se caracterizar ilegal conforme dispõe o Parágrafo Único do Artigo 11-do mesmo diploma legal.

Registre-se que a partir da manifestação dos convidados e autoridades ficou definido que as sugestões de emendas seriam encaminhadas para a 2ª Comissão de Constituição e Justiça - CCJR para análise e apresentação de Emendas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

MM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fis. nº ISO 9001

Assinatura Gilmar Nascimento

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

de autoria conjunta das Comissões: 2ª Comissão de Constituição e Justiça - CCJR, 3ª Comissão de Finanças, Economia e Orçamento - CFEO, e 7ª Comissão de Serviço e Obras Públicas – COMSERP para evitar emendas repetitivas.

A matéria ora em análise chegou no Brasil em 2014, mas só ganhou uma regulação em território nacional com a aprovação no Congresso da lei federal 13.640/18.

De todo modo, é indiscutível que, como princípio constitucional de regência da ordem econômica, a livre concorrência representa vetor inafastável para a interpretação das normas legais que disciplinam o transporte individual de passageiros.

De todo modo, a doutrina e jurisprudência nacional aludem à existência de dois campos distintos da atividade econômica em sentido amplo, sujeitos a regimes constitucionais significativamente diversos: a atividade econômica em sentido estrito, campo de atuação prioritária da iniciativa privada, e o serviço público, setor titularizado pelo Estado.

Na atividade econômica em sentido estrito, a intervenção direta do Estado, consistente na sua atuação empresarial, deve ser excepcional, e só se justifica, nos termos da Carta de 88, quando “necessária aos imperativos de segurança nacional ou relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei” (art. 173, caput). Ao intervir diretamente na economia, o Estado, via de regra, vale-se de empresas públicas ou sociedades de economia mista e suas subsidiárias (art. 173, § 1º, CF), e atuam em concorrência com os particulares, sendo constitucionalmente vedada, nesta competição, a concessão de vantagens e benefícios aos entes estatais não extensivos à iniciativa privada (art. 173, inciso II e § 2º, CF). De acordo com a doutrina dominante, tais hipóteses, que representam graves restrições aos princípios



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

PL
0471/2019
S. nº ISO 9001
assinatura *[Handwritten Signature]*

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

da livre iniciativa e da livre concorrência, são apenas aquelas taxativamente previstas pela própria Constituição.

Em sentido amplo, a atividade econômica compreende também a prestação de serviços públicos, uma vez que estes mobilizam recursos escassos para a satisfação de necessidades sociais.

Já o campo dos serviços públicos é cometido prioritariamente ao Poder Público pela Constituição (art. 175, caput, CF). De acordo com a doutrina dominante e a jurisprudência do STF, cabe ao legislador a decisão política sobre manter sob a exclusividade estatal a prestação de cada serviço público, ou possibilitar que o particular também atue, em regime de concessão ou permissão do poder público. O Estado também detém o poder de intervir indiretamente sobre a atividade econômica em sentido estrito, para normatizá-la, exercer o poder de polícia e fomentar atuações privadas consideradas socialmente desejáveis (art. 174, caput, CFBR/88).

O campo dos serviços públicos é cometido prioritariamente ao Poder Público pela Constituição (art. 175, caput, CF).

De acordo com a doutrina dominante e a jurisprudência do STF, cabe ao legislador a decisão política sobre manter sob a exclusividade estatal a prestação de cada serviço público, ou possibilitar que o particular também atue, em regime de concessão ou permissão do poder público.

Por ser o titular dos serviços públicos – mesmo quando prestados por particulares – cabe ao Estado discipliná-los em detalhe, dispondo sobre aspectos como os tipos de atividade a serem executadas, os direitos e deveres dos prestadores e usuários, as tarifas etc.

Não cabe ao Estado, via de regra, ditar o preço dos bens e serviços oferecidos pelas empresas no mercado, mas ele pode fixar as tarifas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: P

Nº 147/2019 ISO-9001

Fis. nº

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento Assinatura Gilmar

cobradas pelos particulares que prestam serviços públicos. Do mesmo modo, não é lícito ao Poder Público, em geral, definir o modo como os agentes privados exercerão as suas atividades econômicas, buscando atrair a clientela e prosperar. O Estado pode, é certo, instituir limites para essas atividades, visando à preservação o de direitos de terceiros ou de interesses da coletividade.

O ISS trata sobre os Serviços, de atribuição municipal. Incide sobre a prestação, por pessoas físicas e jurídicas, de serviços listados sujeitos a impostos. A alíquota varia conforme a legislação de cada Município.

Todas as diferenças entre taxas e preços públicos decorrem do fato de que taxa é tributo e **preço público não é tributo**, daí não poderem ser considerados sinônimos. Os preços públicos podem ser exigidos por pessoas jurídicas de direito privado, inclusive as não integrantes da Administração Pública, como as concessionárias de serviços públicos, e por pessoas jurídicas de direito público. As taxas não. Marcelo Alexandrino (2006) trás as diferenças mais importantes entre taxa e preço público assim relacionadas:

a) Taxa é receita originária e preço público é receita derivada. Uma receita é derivada quando o Estado a obtém em razão de seu poder de império, de sua supremacia perante os particulares. Todos os tributos e multas são receitas derivadas. O nome "derivada" indica que a receita provém (deriva) do patrimônio de outrem, em geral dos particulares, não do próprio Estado. Receitas originárias são obtidas pelo Estado sem uso de poder de império, de supremacia. Em geral são obtidas em decorrência da exploração do próprio patrimônio do Estado, como ocorre na remuneração pelo uso de bens públicos.

b) Taxas estão sujeitas aos princípios de Direito Tributário, como anterioridade, noventena, legalidade estrita para instituição, majoração etc. Os preços públicos não estão sujeitos a princípios específicos de Direito Tributário, mas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 1471/2019 CÂMARA

Fls. nº ISO 9001

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento Assinatura Gilmar

sim aos princípios de Direito Administrativo. A principal consequência é que os preços são previstos em contratos administrativos, não em leis, os aumentos e reajustes decorrem do contrato, não de lei, e o aumento pode ser cobrado imediatamente, sem que se fale em anterioridade, noventa ou qualquer outro prazo relacionado ao princípio tributário da não-surpresa

c) A cobrança dos preços públicos é proporcional ao uso e a das taxas não.

d) As taxas são compulsórias, os preços públicos, em tese, são facultativos, isto é, em relação a eles, prevalece a autonomia da vontade.

e) As taxas podem ser cobradas por utilização potencial de serviço público, os preços públicos não.

f) As taxas podem ser cobradas pelo exercício do poder de polícia, os preços públicos não.

Quanto às sugestões de alteração da propositura no campo econômico-financeiro como exemplo a possibilidade de flexibilização da alíquota das taxas a serem aplicadas a Comissão encaminhou para a Comissão de Constituição e Justiça para, depois de estudo da viabilidade, propor Emenda.

Analisando a Propositura verifico que a aplicabilidade da proposta não gera custos ao município, pelo contrário, arrecada recursos com o pagamento de preço público pelas empresas operadoras de Plataforma de Comunicação de Rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do Transpor Urbano da cidade de Manaus a luz do Artigo 8º do Projeto em tela.

Nessa esteira verifica-se no parágrafo único do mesmo dispositivo, ou seja, Artigo 8º a obrigação atribuída a Plataforma de Comunicação de



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 147/2019

Fls. nº

ISO 9001

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Assinatura

Rede de recolher aos cofres públicos da SMTU o percentual de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores;

Nestes termos, fica cristalizado o impacto positivo do Projeto de Lei à sociedade.

Diante do exposto, por se tratar de matéria de grande relevância para o município de Manaus e sua população, sem causar nenhum impacto negativo aos cofres públicos a luz o Art. 39 do RICMM manifesto **PARECER FAVORÁVEL** à tramitação da Presente Propositura.

Manaus, 23 de maio de 2019.

Ver. Gilmar Nascimento
Relator

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: FAVORAVEL
por... TOTALIDADE
dos... PRESENTES
em... 11/06/2019
Obs:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: 12 / 06 / 2019

Situação: VAI A 8ª Comissão

Responsável: Carlem



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fis. nº

Assinatura Rosivaldo



Gabinete do Vereador **ROSIVALDO CORDOVIL** (PODEMOS)

8ª COMISSÃO DE TRANSPORTE, MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE - COMTMUA

PROJETO DE LEI nº 047/2019

AUTORIA: Executivo Municipal, capeado pela Mensagem nº 008 de 08/03/2019.

EMENTA: "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências".

PARECER

O **Projeto de Lei nº 047/2019**, de autoria do **Executivo Municipal**, capeado pela Mensagem nº 008 de 08/03/2019 que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências".

O Projeto em comento, tem característica moderna, diante da discussão social sobre as diversas linhas de interpretação, faz-se mister a edição de uma lei específica para sepultar todas as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros nos municípios brasileiros, devido o crescimento do transporte coletivo, inclusive por meios tecnológicos, além de desconstituir o mercado de táxi, causando insegurança aos consumidores.

Ressalta-se que tal propositura esta obedecendo a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018 que altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o fito de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, com fulcro no inciso XIII do artigo 5º e do parágrafo único do artigo 170 da nossa "Constituição Cidadã".

A nova redação dada pela Lei em comento conceitua transporte remunerado individual de passageiros com um serviço privado, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 147/2019

Fls. nº

Assinatura [Handwritten Signature]



Vale ressaltar que o serviço por aplicativos já é uma realidade no município de Manaus, porém atuando sem controle ou normatização, ou seja na informalidade, o que esta propositura pretende regularizar o serviço a fim de efetivar sua fiscalização, diante das diretrizes estabelecidas pela legislação federal vigente.

Assim, objetiva-se criar uma Certificação Anual para a prestação do referido serviço, bem como credenciar o motorista operador, passando este a ser identificado de forma mais cristalina pelo usuário, garantindo maior segurança e controle ao município sobre o prestador desse serviço.

Esta Comissão de Transporte, bem como o município de Manaus não podem ignorar essa tecnologia que mapeia as demandas geradas no mercado, pois tal serviço decorre do uso intensivo de plataforma de comunicação de rede, no mapeamento e identificação de cada chamada realizada.

IN CASU, faz-se necessário normatizar no âmbito do município de Manaus, o Serviço Remunerado de Transporte Individual Privado de Passageiros, por Plataforma de Comunicação de Rede, buscando compatibilizar o uso de modernas tecnologias à atividade privada empreendidas pelos taxistas.

Diante de todo o exposto e motivado pela relevância da matéria somos de parecer **FAVORÁVEL** ao prosseguimento do referido Projeto de Lei.

Manaus, 12 de junho de 2019.

[Handwritten Signature]
Ver. **Rosivaldo Cordovil** (PODEMOS)

Relator

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: FAVORÁVEL
por: TOTALIDADE
dos: PRESENTES
em: 12, 06, 2019
Obs:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: 12 / 06 / 2019
APROVADO O PARECER -
Situação: APROVADO 1ª DISCUSSÃO
RETORNA A 2ª SÉT EM RAZÃO
Responsável: DE ELENDA

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: _____ / _____ / _____
Situação: _____
Responsável: _____

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 01 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso III, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 6.º Omissis.

...

III – ter a idade máxima de oito anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

Suprimir a redação do inciso III, do art. 6.º:

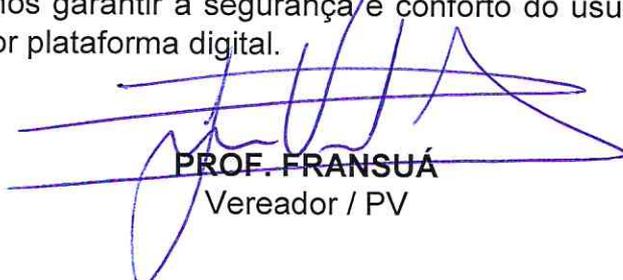
Art. 9.º Omissis.

...

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de cinco anos, a contar da data de sua fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo - CRLV;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda não traz o objetivo de limitar o número de veículo, pois com cinco anos ainda existe a possibilidade de operar no sistema. Com a redução do prazo máximo, visamos garantir a segurança e conforto do usuário do aplicativo de mobilidade urbana por plataforma digital.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV



PROJETO DE LEI Nº 047 /2019

DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede.

§ 1º O serviço a que se refere o **caput** deste artigo consiste na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2º A prestação do serviço se dará por pessoa física cadastrada em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados on-line e que possua automóvel próprio, arrendado, locado ou autorizado por terceiro proprietário.

§ 3º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte, aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços do transporte regulamentado nesta Lei.



Art. 2º Compete à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU a normatização e fiscalização do serviço no âmbito do Município de Manaus.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO, DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DO VEÍCULO

Seção I

Da Exploração do Transporte Remunerado Privado

Individual de Passageiros

Art. 3º A Exploração do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação de rede na unidade gestora SMTU que atenda aos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

- I – ser pessoa jurídica constituída especificamente para esta finalidade, comprovado por meio do Contrato Social e alterações ou documento correlato;
- II – comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;
- III – comprovar a existência de matriz ou filial na cidade de Manaus ou representação em âmbito nacional ou regional, que possam apresentar soluções de conflitos entre usuários, prestadores de serviço e Unidade Gestora;
- IV – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;
- V – apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;
- VI – apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;
- VII – apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas;



VIII – apresentar Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;

IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na SMTU;

X – disponibilizar à SMTU acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

XI – cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos mínimos para a prática da atividade profissional;

XII – recolher previamente o valor referente ao Cadastro ou Renovação Anual de Operação do Serviço.

Parágrafo Único. Cumpridos os requisitos deste artigo, a SMTU expedirá o Certificado de credenciamento da empresa, em até 30 dias.

Art. 4º Cabe à empresa de que trata esta Seção definir os preços de seus serviços, que devem ser adotados por todos os prestadores do serviço nelas cadastrados.

Seção II

Do Prestador do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros

Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B” ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – apresentar comprovante de residência emitido nos últimos 03 (três) meses em seu nome ou, se em nome de terceiro, comprovar o vínculo;



III – ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial, contrato de autorização ou locação em nome do prestador do serviço, do veículo utilizado na prestação do serviço;

IV – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares será exigido contrato com registro em cartório;

V – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedido pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

VII – possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

VIII - possuir curso para prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros.

§ 1º A comprovação do cumprimento das exigências contidas neste artigo perante Órgão Gestor do Serviço será de responsabilidade do administrador da plataforma de comunicação de rede.

§ 2º O motorista de Transporte Remunerado Individual Privado, durante a prestação do serviço, deverá portar credencial emitida pela SMTU.

Seção III

Dos veículos

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:

I – estar devidamente cadastrado no Administrador da Plataforma de Comunicação de Rede certificada na SMTU;

II – não estar vinculado a outra modalidade de serviço de transporte remunerado de passageiros;



III - ter idade máxima de 10 (dez) anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de cinco anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV;

V – possuir capacidade máxima de 7 (sete) lugares.

Art. 7º É obrigatória a fixação da identificação com foto do motorista prestador do serviço no interior do veículo, em local visível aos passageiros.

CAPÍTULO III DO PREÇO PÚBLICO

Art. 8º Sem prejuízo das obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará no pagamento de preço público pelas empresas operadoras de plataforma de comunicação de rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do transporte urbano.

Parágrafo único. A Plataforma de Comunicação de Rede deverá recolher aos cofres públicos da SMTU, mensalmente, o percentual de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores.

CAPÍTULO IV DOS DEVERES

Seção I Do Prestador do Serviço

Art. 9º São deveres do prestador do serviço remunerado de transporte privado individual de passageiros:



- I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Manaus;
- II – não atender chamados realizados diretamente em via pública;
- III – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- IV – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;
- V – portar o documento de identificação do motorista expedido pela SMTU;
- VI – apresentar documentos à fiscalização da SMTU, sempre que exigidos;
- VII – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;
- VIII – não permitir que terceiro não cadastrado utilize seu veículo para prestar o serviço;
- IX – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o serviço;
- X – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

Seção II

Das Empresas Operadoras do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 10. São deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação de rede que operam o transporte remunerado privado individual de passageiros:

- I – prestar informações relativas aos seus motoristas cadastrados na operação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, quando solicitadas pelo Poder Público;
- II – manter atualizados os dados cadastrais;



III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do transporte remunerado privado individual de passageiros;

IV – não permitir a operação do veículo não cadastrado;

V – não permitir a prestação do serviço por prestador sem credencial emitida pela SMTU;

VI – não cadastrar veículo em desacordo com os requisitos estabelecidos nesta Lei;

VII – disponibilizar à SMTU, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro dos motoristas prestadores do transporte remunerado privado individual de passageiros, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

VIII – descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;

IX – comunicar à SMTU, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

X – recolher o preço público à SMTU até o último dia útil do mês subsequente ao apurado.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 11. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e operadoras do serviço transporte remunerado privado individual de passageiros, resguardado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções, além daquelas tipificadas em outras leis:

I – advertência;

II – suspensão, por até 60 dias, da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

III – revogação da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;



IV – multa:

a) para o prestador do serviço: de 01 a 10 Unidades Fiscais do Município (UFM's), por infração;

b) para a empresa operadora do serviço: de 10 a 1000 Unidades Fiscais do Município (UFM's), por infração.

§ 1º A prática de duas ou mais infrações implicará em penalidades cumulativas e a reincidência na infração, no período de um ano, ocasionará a duplicação do valor da multa.

§ 2º As penalidades de advertência, suspensão e revogação poderão ser aplicadas cumulativamente com a de multa.

Art. 12. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se os prestadores do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, às seguintes penalidades de multa ou medida administrativa:

I - Fumar ou permitir que os passageiros fumem no interior do veículo, quando em operação.

Pena: Multa no valor de 1 UFM.

II - Prestar serviço com o Certificado Anual de Autorização – CAA vencido.

Pena: Multa no valor de 2 UFM's.

III - Prestar serviço sem identificação do motorista.

Pena: Multa no valor de 1UFM.

IV - Prestar serviço com documento de identificação fora dos padrões estabelecidos.

Pena: Multa no valor de 2 UFM's.

V - Não tratar com urbanidade os passageiros, outros Prestadores ou o público em geral.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

VI - Não possibilitar a acomodação ou ingresso de passageiro com animal de serviço (cão-guia).

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.



VII - Não cumprir determinação do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

VIII - Não apresentar documentos exigidos por agente fiscal.

Pena: Multa no valor de 3 UFM's.

IX - Cobrar adicional de valores ou quaisquer encargos adicionais pela prestação do serviço com acessibilidade.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

X - Captar passageiros sem o uso do aplicativo on-line de agenciamento de viagens.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XI - Operar o veículo de modo a prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros.

Pena: Multa no valor de 5 UFM's.

XII - Utilizar os pontos e as vagas destinadas ao Serviço de Táxi ou as paradas do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus.

Pena: Multa no valor de 8 UFM's.

XIII - Conferir acesso ao seu perfil no aplicativo on-line de agenciamento de viagens, de modo a permitir a prestação de serviço por terceiro.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's

XIV – Prestar serviço com veículo não cadastrado.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XV – Adotar preço superior ao definido pela Plataforma de Comunicação de Rede para o serviço.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XVI – Fraudar documentos ou informações necessárias à obtenção do Certificado Anual de Autorização - CAA.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

XVII – Prestar serviço com a Certificação Cadastral suspensa, CNH vencida e outros correlatos.



Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

Art. 13. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se as Plataformas de Comunicação de Rede às seguintes penalidades de multa e medida administrativa:

I – Não atualizar informações cadastrais.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

II – Cadastrar Prestador sem autorização para prestação de serviço.

Pena: Multa no valor de 500 UFM's.

III – Impedir ou dificultar o cadastro de Prestador autorizado, de forma injustificada.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

IV – Não cumprir determinação do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.

V – Não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.

VI – Divulgar, comercializar ou utilizar, sem sua autorização expressa, as informações pessoais dos passageiros para fins alheios ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros:

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.

VII – Não cumprir determinação de agente fiscal.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

VIII – Dificultar a ação fiscalizadora.

Pena: Multa no valor de 10 UFM's.

IX – Fraudar documentos, informações ou dados necessários à obtenção do Certificado Anual de Autorização – CAA e ao repasse mensal do preço público.

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.

X – Operar com autorização suspensa.

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.



Art. 14. O Processamento Administrativo de apuração das infrações e a forma de interposição de recursos serão disciplinados em norma específica.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. Constará do Anexo Único desta Lei as definições das taxas e emolumentos pagos para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, com seus respectivos valores em Unidade Fiscal do Município (UFM).

Art. 16. O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de 180 dias da data de sua publicação.

Art. 17. Os documentos apresentados em cópias pelos interessados serão legíveis, autenticados em cartório ou conferidos com os originais por servidores da SMTU.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL

Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

ANEXO ÚNICO

TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	100
Renovação da Autorização para Empresa Operadora	100
Autorização para o Prestador	1,5
Renovação da Autorização para o Prestador	1
Segunda via de documento	1
Declaração/Certidão	1
Taxa de Expediente	0,1



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL
Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

MENSAGEM Nº 008 /2019



**Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,**

Encaminho para apreciação de Vossas Excelências e à superior deliberação do Plenário desta Casa Legislativa, o Projeto de Lei que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências”.

É cediço que a Constituição Federal confere autorização ao legislador ordinário para definir regras de contenção ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão e à liberdade para exploração de qualquer atividade econômica, revelando que tais princípios constitucionais não são absolutos e irrestritos.

Nesses termos, esta propositura tem característica moderna, presente no poder-dever do Estado de regular a atividade econômica que nele se desenvolve, bem como garantir à sociedade a segurança de que todos os serviços a serem prestados ao consumidor sejam regulados pelo Poder Público.

No entanto, diante da discussão social sobre diversas linhas de interpretação, é imperiosa a edição de lei específica para sepultar as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores.

1



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL
Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

A Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Destaca-se que a nova redação conceitua o transporte remunerado individual de passageiros como um serviço privado, 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.

Esse tipo de serviço por aplicativos é uma realidade no Município de Manaus, porém até o presente, atua sem controle ou normatização do Poder Público, o que se pretende corrigir neste Projeto de Lei, regulando o serviço a fim de efetivar sua fiscalização, diante das diretrizes estabelecidas pela legislação federal.

Objetiva-se assim, criar uma Certificação Anual para a prestação do Serviço, bem como credenciar o motorista operador, passando este a ser identificado de forma mais clara pelo público usuário, o que garante maior segurança e controle do Município sobre o prestador. Para tanto, confere-se à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU competência para normatizar e fiscalizar a prestação do serviço objeto do presente Projeto de Lei.

Tal serviço decorre do uso intensivo de plataforma de comunicação de rede, no mapeamento e identificação de cada chamada, amparada numa rede de prestadores. É esta tecnologia que mapeia as demandas geradas no mercado.

Desta forma, normatizar no âmbito do Município de Manaus, o Serviço Remunerado de Transporte Individual Privado de Passageiros, por Plataforma de Comunicação de Rede, busca compatibilizar o uso de modernas tecnologias à atividade privada empreendidas pelos taxistas.



PREFEITURA DE
MANAUS



CASA CIVIL
Avenida Brasil, 2971 - Compensa II
Manaus-AM - CEP 69.036-110
T: +55 92 3625-9504 | 3820 | 6996
casa.civil@pmm.am.gov.br
www.manaus.am.gov.br

Por todo o exposto, motivado pela relevância da matéria, submeto o referido Projeto de Lei à análise e deliberação desse Plenário.

Na oportunidade renovo votos de estima e distinta consideração.

Manaus, 08 de março de 2019.

ARTHUR VIRGÍLIO DO CARMO RIBEIRO NETO
Prefeito de Manaus



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



PROJETO DE LEI Nº 047/2019

AUTORIA: EXECUTIVO MUNICIPAL

ASSUNTO: DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR MEIO DE APLICATIVOS OU PLATAFORMAS DE COMUNICAÇÃO DE REDE NO MUNICÍPIO DE MANAUS.

PARECER PL/CMM

PROJETO DE LEI. ASSUNTO DE PREDOMINANTE INTERESSE LOCAL. ART. 30, INCISO I DA CF/88 C/C ART. 8º, INCISO I, DA LOMAN. ART. 59, DA LOMAN. LEGALIDADE.

Encontra-se nessa Procuradoria Geral, para emissão de parecer, Projeto de Lei nº 047/2019, versando sobre assunto acima mencionado.

A atual Constituição Federal atribuiu aos Municípios a capacidade de autonormatização, isto é, a capacidade de editar suas próprias leis, de acordo com o princípio da supremacia do interesse local, em consonância com os ditames previstos no Ordenamento Jurídico Brasileiro.

Assim, vejamos o que dispõe o art. 30, inciso I, Constituição Federal e o art. 8º, inciso I, da Lei Orgânica do Município de Manaus, nessa ordem:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



"Art. 30 – Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;"

(...)

"Art. 8º - Compete ao Município:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;"

No caso em análise, o projeto trata de assunto de predominante interesse local, dispondo sobre o transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação.

Importa salientar que o projeto está em consonância com a lei federal n. 13.640, de 26 de março de 2018, que altera a lei n. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 5º, inciso XIII e parágrafo único do art. 170, da Constituição Federal.

Vejamos o disposto na lei n. 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:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



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.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



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.”

Nesta esteira, vale salientar que compete exclusivamente ao Chefe do Executivo dispor sobre a matéria, nos termos do art. 59, inciso IV, da LOMAN.

Vejamos o que dispõe a LOMAN:

“Art. 59. Compete, privativamente, ao Prefeito Municipal a iniciativa das leis que versem sobre:

IV-criação, estruturação e atribuições dos órgãos da Administração Direta, indireta e fundacional.

Ademais, importa salientar esta procuradoria verificou os aspectos legais sobre a competência para dispor sobre a matéria, não adentrando ao aspecto político do projeto, pois tal verificação caberá ao plenário desta Casa Legislativa.

Isso posto, diante dos argumentos expostos, opinamos pela legalidade do projeto.

Manaus, 19 de março de 2019.

PRYSCILA FREIRE DE CARVALHO

Procuradora da CMM



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: **PL**
Nº **047/2019**
Fis. nº
Assinatura **[assinatura]** ISO 9001

GABINETE DO VEREADOR MARCEL ALEXANDRE

2ª COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019

AUTORIA: EXECUTIVO MUNICIPAL

EMENTA: "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

PARECER

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Rede no município de Manaus.

A presente proposição consiste na mobilidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

II – FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

A Carta Federal vigente consagrou os Municípios como entes da Federação, dotando-lhes de capacidade de autonormatização, ou seja, a capacidade de editar suas próprias leis, de acordo com a supremacia do interesse local.

A presente proposição versa sobre matéria relacionada ao interesse local. Conforme preconiza o artigo 30, inciso I da Constituição Federal é de competência do município legislar sobre assunto de interesse local, dispositivo com entendimento idêntico ao artigo 8º, inciso I da Lei Orgânica do Município de Manaus, senão, veja-se:

Art. 30 – Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

Art. 8º - Compete ao Município:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

Com isso, compete aos municípios legislar sobre assunto de predominante interesse local, respeitando sempre os princípios e normas da Constituição Federal e das Leis do Ordenamento Jurídico Brasileiro.

Essa nova plataforma, de serviços prestados pelos aplicativos de celulares, vem de forma a adequar os meios tecnológicos de comunicações às necessidades da população, buscando integrar os interesses



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: PL
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura:  ISO 9001

particulares com os transportes privados, assegurando a liberdade de escolha dos clientes. É um serviço privado de transporte individual de passageiros com previsão na Lei nº 12.587, de 12 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

As atividades de serviços privados de transporte são controladas pelo Estado, as regras de livre concorrência que valem para esse tipo de atividade, não quer dizer que os serviços não serão regulamentados, apenas serão sujeitos a uma fiscalização menos intensa, diferentemente dos motoristas de táxi, que por prestarem serviço de utilidade pública estão sujeitos à forte regulação estatal, como prevê o legislador no artigo 12 da Lei nº 12.587.

"Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas."

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587(BRASIL, 2012), rege os transportes urbanos públicos e privados em normas gerais, assim dispõe em seu art. 3º § 2º:

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.

[...]

§ 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.

Percebe-se que a norma prevê a possibilidade de se estabelecer no mercado a modalidade de transporte privado individual, atividade exercida pelos transportes de passageiros por meio de aplicativos, de natureza privada. Acrescentam-se ainda as definições adotadas pelo artigo 4º da Lei Federal nº 12.587 (BRASIL, 2012):

Art. 4º Para os fins desta Lei considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

[...]

VII – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiro aberto ao público, por intermédio de



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: *PL*

Nº *047/2019*

File



veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

[...]

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizados para a realização de viagens individualizadas por intermédios de veículos particulares;

A lei que se refere aos modos de transporte privado é aberta, abrange qualquer modo, não habilitando o intérprete a uma leitura restritiva no sentido de excluir, in limine, que é uma contraposição a modalidade pública utilizada pelos taxistas. (CANOTILHO, 2015, p. 36).

Traz um posicionamento mais claro em relação ao serviço público o ilustre professor Meirelles:

"Um dos temas mais polêmicos no Direito Público é a forma de diferenciar o serviço público da atividade econômica em sentido estrito. É que os contornos desses institutos, além de não estarem expressamente definidos pela Constituição, tendem a variar no tempo e no espaço, ao sabor de mudanças políticas, econômicas, sociais, tecnológicas e culturais". (MEIRELLES, 1994, p.294).

Sarmiento vai mais além, diferenciando as modalidades de serviço público e de utilidade pública:

"A evolução legislativa evidencia que, ao tratar do transporte público individual de passageiros, o legislador mirou os serviços de táxi. Mas demonstra, também, que, até pela nova ótica do legislador, o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de serviço de utilidade pública, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação". (SARMENTO, 2015, p.27)

Percebe-se que, os serviços realizados pelos taxistas são na realidade uma prestação de serviço de utilidade pública, privativa dos particulares, mas dependente de regulamentação e fiscalização pelo Estado, obedecendo aos regramentos específicos da legislação, como tarifas, direito e deveres. Diferentemente do transporte privado individual realizado pelos colaboradores de transporte de passageiros via aplicativos, que são regidos pelo Código Civil.

Como se sabe o Princípio da Livre Iniciativa é considerado como fundamento da ordem econômica e atribui à iniciativa privada o papel primordial na produção ou circulação de bens ou serviços, constituindo a base sobre a qual se constrói a ordem econômica, cabendo ao Estado apenas uma função supletiva, pois a Constituição Federal determina que a ele cabe apenas a exploração direta da atividade econômica quando necessária a segurança nacional ou relevante interesse econômico.

A liberdade de iniciativa trazida pela Constituição prestigia o reconhecimento de um direito titularizado por todos que é o de explorarem as atividades empresariais, decorrendo no dever, imposto à generalidade das



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Proposta *PL*
Nº *047/2019*
Fls. nº
Assinatura *g*
CÂMARA
ISO 9001

pessoas, de respeitarem o mesmo direito constitucional, bem como a ilicitude dos atos que impeçam o seu pleno exercício e que se contrapõe ao próprio estado, que somente pode ingerir-se na economia nos limites constitucionais definidos contra os demais particulares.

Em síntese, podemos afirmar que a livre iniciativa é um dos preceitos fundamentais da Carta Política de 1988, reconhecido não apenas pela Constituição como também pela doutrina e que rege a ordem econômica nacional, tendo por finalidade assegurar a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, sem exclusões nem discriminações.

O princípio supramencionado se encontra disposto no artigo 1º, inciso IV da Constituição Federal, da seguinte forma:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

Os princípios da Livre iniciativa e da livre concorrência são vetores fundamentais de interpretação das normas que disciplinam as atividades econômicas e, por possuírem tamanha importância, devem ser usadas para interpretar as fronteiras entre as atividades econômicas em sentido estrito e os serviços públicos, o exercício das atividades é plenamente lícito, à luz dos princípios já mencionados e independe de qualquer autorização estatal, como elenca o art. 170, inciso IV, V da Constituição Federal:

“Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados nos seguintes princípios:

(...)

IV – livre concorrência;

V – defesa do consumidor.”

O art. 59 da Lei orgânica do Município esclarece em seus termos que:

*Art. 59. Compete **privativamente**, ao Prefeito Municipal a iniciativa de leis que versem sobre:*

(...)

IV – Criação, estruturação e atribuições de órgãos da Administração direta, indireta e fundacional do município.

É importante salientar que o projeto está em consonância com a Lei Federal nº 13.640/2018, que altera a Lei nº 12.587/2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Vejamos o disposto na 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



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: ^{PL}
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura [assinatura]
ISO 9001

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."

Observa-se que conforme elencados nos dispositivos, vemos que as exigências são atendidas no art. 5º, incisos I, V, VI, VII, e 6º, inciso III do presente projeto de lei, vejamos o que diz o texto da minuta:

"Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria "B" ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

(...)

V – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedido pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Propositura: PL
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura [Signature] ISO 9001

VII- possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
(...)

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:
(...)

III - ter idade máxima de 10 (dez) anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;"

Isso posto, diante dos argumentos expostos, votamos favoravelmente ao projeto.

III – VOTO

Ex positis, o voto é FAVORÁVEL pelo prosseguimento da matéria.

É o parecer. S.M.J.

Manaus, 16 de Abril de 2019.

[Handwritten signatures in blue ink]

MARCEL ALEXANDRE
Vereador PHS

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário
Em: 20 / 05 / 2019
Situação: VAI à 3ª Comissão
Responsável: [Signature]

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: favorável
por: totalidade
dos: presentes
em: 15 / 05 / 2019
Obs:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

PL
Nº 047/2019
Fls. nº
Assinatura *J. Nascimento* 150.9001

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

3ª COMISSÃO DE FINANÇAS, ECONOMIA E ORÇAMENTO

PROJETO DE LEI Nº 047/2019, de Autoria do Poder Executivo Municipal, que DISPÕE sobre regulamento do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências.

PARECER

Versam os presentes autos acerca de Projeto de Lei epigrafado, de autoria do Poder Executivo Municipal que “Dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências” .

A propositura foi deliberada e encaminhada para a Procuradoria Legislativa no dia 18/03/2019 para a devida emissão de parecer, que após análise, manifestou-se favoravelmente a tramitação da Propositura.

Recebida pela 2ª Comissão de Constituição, Justiça e Redação, foi distribuída ao Relator Marcel Alexandre na data de 25/03/2018 para a devida emissão de parecer, que após análise, manifestou-se favorável a tramitação da Propositura.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CIVILDECUMI

Assinatura: PL

04/12/2019

ISO 9001

Assinatura *J. Gomes*

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Recebida pela 3ª Comissão de Finanças, Economia e Orçamento - CFEO, foi distribuída a este Relator que abaixo subscreve na data de 21/05/2019.

Encaminhada para esta Comissão de Finanças, Economia e Orçamento (CFEO) para análise no que diz respeito às questões orçamentárias, na forma preconizada no art. 39, do Regimento Interno *in verbis*:

Art. 39. À Comissão de Finanças, Economia e Orçamento compete: I – opinar sobre matéria financeira e fiscal, tributação e arrecadação, empréstimos públicos, proposições que importem em aumento ou redução da despesa pública, aspecto financeiro de qualquer propositura, processos de tomadas de contas, projetos de abertura de créditos adicionais oriundos do Executivo, representações do Tribunal de Contas, planos e programas de desenvolvimento local, e os referentes à abertura de créditos, pelo Executivo; (grifo nosso)

É o relatório, sucinto.

Passo a opinar.

No dia 07 de Maio de 2019, realizou-se no Plenário da Câmara Municipal de Manaus audiência pública da CFEO presidida pelo Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL.....

Nº 0471/2019.....

Fls. nº
Assinatura J. Nunes.....

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Gilmar Nascimento. Compareceram para Audiência os representantes de órgãos municipais: Dr. Eduardo Dunan - Auditor do Controle Externo do Tribunal de Contas do Amazonas; Dr. Fernando Borges - Presidente da Comissão de Transportes e Mobilidade Urbana da OAB; Senhor Jose de Freitas - representando o SINETRAM; Cel. Franclides Ribeiro - Superintendente da SMTU e outros.

O Vereador Gilmar Nascimento-Presidente da CFEO iniciou a audiência esclarecendo que “nosso objetivo é discutir as questões atinentes ao binômio orçamentário-financeiro e seus impactos sempre na busca de aperfeiçoar o Projeto o que contribuirá para o processo de democratização das decisões da Câmara Municipal de Manaus”. Nessa esteira disse “que as Leis surgem de um fato social que precisa ser disciplinado para concretizar o bem comum”. Finalizou dizendo que “as leis não são imutáveis e que, esse encontro representa uma forma de conciliar o interesse de todos e evitar alterações posteriores”.

Além de representantes dos órgãos municipais, também estiveram presente na audiência pública, representantes de vários modais e ativistas sociais, onde seus líderes que estavam inscritos puderam usar a tribuna para contribuir com seus ideais e posicionamentos.

Para regulamentar esse Modal torna-se indispensável seguir as diretrizes do artigo 11-A da Lei 13.640 de 26 de março de 2018 e reconhecer que a legalidade desse tipo de transporte decorre, justamente, da regulamentação sob pena de se caracterizar ilegal conforme dispõe o Parágrafo Único do Artigo 11-do mesmo diploma legal.

Registre-se que a partir da manifestação dos convidados e autoridades ficou definido que a sugestões de emendas seriam encaminhadas para a 2ª Comissão de Constituição e Justiça - CCJR para análise e apresentação de Emendas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

MM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fis. nº ISO 9001

Assinatura Gilmar Nascimento

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

de autoria conjunta das Comissões: 2ª Comissão de Constituição e Justiça - CCJR, 3ª Comissão de Finanças, Economia e Orçamento - CFEO, e 7ª Comissão de Serviço e Obras Públicas – COMSERP para evitar emendas repetitivas.

A matéria ora em análise chegou no Brasil em 2014, mas só ganhou uma regulação em território nacional com a aprovação no Congresso da lei federal 13.640/18.

De todo modo, é indiscutível que, como princípio constitucional de regência da ordem econômica, a livre concorrência representa vetor inafastável para a interpretação das normas legais que disciplinam o transporte individual de passageiros.

De todo modo, a doutrina e jurisprudência nacional aludem à existência de dois campos distintos da atividade econômica em sentido amplo, sujeitos a regimes constitucionais significativamente diversos: a atividade econômica em sentido estrito, campo de atuação prioritária da iniciativa privada, e o serviço público, setor titularizado pelo Estado.

Na atividade econômica em sentido estrito, a intervenção direta do Estado, consistente na sua atuação empresarial, deve ser excepcional, e só se justifica, nos termos da Carta de 88, quando “necessária aos imperativos de segurança nacional ou relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei” (art. 173, caput). Ao intervir diretamente na economia, o Estado, via de regra, vale-se de empresas públicas ou sociedades de economia mista e suas subsidiárias (art. 173, § 1º, CF), e atuam em concorrência com os particulares, sendo constitucionalmente vedada, nesta competição, a concessão de vantagens e benefícios aos entes estatais não extensivos à iniciativa privada (art. 173, inciso II e § 2º, CF). De acordo com a doutrina dominante, tais hipóteses, que representam graves restrições aos princípios



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

PL
0471/2019
S. nº ISO 9001
assinatura *[assinatura]*

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

da livre iniciativa e da livre concorrência, são apenas aquelas taxativamente previstas pela própria Constituição.

Em sentido amplo, a atividade econômica compreende também a prestação de serviços públicos, uma vez que estes mobilizam recursos escassos para a satisfação de necessidades sociais.

Já o campo dos serviços públicos é cometido prioritariamente ao Poder Público pela Constituição (art. 175, caput, CF). De acordo com a doutrina dominante e a jurisprudência do STF, cabe ao legislador a decisão política sobre manter sob a exclusividade estatal a prestação de cada serviço público, ou possibilitar que o particular também atue, em regime de concessão ou permissão do poder público. O Estado também detém o poder de intervir indiretamente sobre a atividade econômica em sentido estrito, para normatizá-la, exercer o poder de polícia e fomentar atuações privadas consideradas socialmente desejáveis (art. 174, caput, CFBR/88).

O campo dos serviços públicos é cometido prioritariamente ao Poder Público pela Constituição (art. 175, caput, CF).

De acordo com a doutrina dominante e a jurisprudência do STF, cabe ao legislador a decisão política sobre manter sob a exclusividade estatal a prestação de cada serviço público, ou possibilitar que o particular também atue, em regime de concessão ou permissão do poder público.

Por ser o titular dos serviços públicos – mesmo quando prestados por particulares – cabe ao Estado discipliná-los em detalhe, dispondo sobre aspectos como os tipos de atividade a serem executadas, os direitos e deveres dos prestadores e usuários, as tarifas etc.

Não cabe ao Estado, via de regra, ditar o preço dos bens e serviços oferecidos pelas empresas no mercado, mas ele pode fixar as tarifas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: P

Nº 147/2019 ISO-9001

Fis. nº

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento Assinatura Gilmar

cobradas pelos particulares que prestam serviços públicos. Do mesmo modo, não é lícito ao Poder Público, em geral, definir o modo como os agentes privados exercerão as suas atividades econômicas, buscando atrair a clientela e prosperar. O Estado pode, é certo, instituir limites para essas atividades, visando à preservação o de direitos de terceiros ou de interesses da coletividade.

O ISS trata sobre os Serviços, de atribuição municipal. Incide sobre a prestação, por pessoas físicas e jurídicas, de serviços listados sujeitos a impostos. A alíquota varia conforme a legislação de cada Município.

Todas as diferenças entre taxas e preços públicos decorrem do fato de que taxa é tributo e **preço público não é tributo**, daí não poderem ser considerados sinônimos. Os preços públicos podem ser exigidos por pessoas jurídicas de direito privado, inclusive as não integrantes da Administração Pública, como as concessionárias de serviços públicos, e por pessoas jurídicas de direito público. As taxas não. Marcelo Alexandrino (2006) trás as diferenças mais importantes entre taxa e preço público assim relacionadas:

a) Taxa é receita originária e preço público é receita derivada. Uma receita é derivada quando o Estado a obtém em razão de seu poder de império, de sua supremacia perante os particulares. Todos os tributos e multas são receitas derivadas. O nome "derivada" indica que a receita provém (deriva) do patrimônio de outrem, em geral dos particulares, não do próprio Estado. Receitas originárias são obtidas pelo Estado sem uso de poder de império, de supremacia. Em geral são obtidas em decorrência da exploração do próprio patrimônio do Estado, como ocorre na remuneração pelo uso de bens públicos.

b) Taxas estão sujeitas aos princípios de Direito Tributário, como anterioridade, noventena, legalidade estrita para instituição, majoração etc. Os preços públicos não estão sujeitos a princípios específicos de Direito Tributário, mas



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 14712019

Fls. nº ISO 9001

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento Assinatura *Gilmar*

sim aos princípios de Direito Administrativo. A principal consequência é que os preços são previstos em contratos administrativos, não em leis, os aumentos e reajustes decorrem do contrato, não de lei, e o aumento pode ser cobrado imediatamente, sem que se fale em anterioridade, noventa ou qualquer outro prazo relacionado ao princípio tributário da não-surpresa

c) A cobrança dos preços públicos é proporcional ao uso e a das taxas não.

d) As taxas são compulsórias, os preços públicos, em tese, são facultativos, isto é, em relação a eles, prevalece a autonomia da vontade.

e) As taxas podem ser cobradas por utilização potencial de serviço público, os preços públicos não.

f) As taxas podem ser cobradas pelo exercício do poder de polícia, os preços públicos não.

Quanto às sugestões de alteração da propositura no campo econômico-financeiro como exemplo a possibilidade de flexibilização da alíquota das taxas a serem aplicadas a Comissão encaminhou para a Comissão de Constituição e Justiça para, depois de estudo da viabilidade, propor Emenda.

Analisando a Propositura verifico que a aplicabilidade da proposta não gera custos ao município, pelo contrário, arrecada recursos com o pagamento de preço público pelas empresas operadoras de Plataforma de Comunicação de Rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do Transpor Urbano da cidade de Manaus a luz do Artigo 8º do Projeto em tela.

Nessa esteira verifica-se no parágrafo único do mesmo dispositivo, ou seja, Artigo 8º a obrigação atribuída a Plataforma de Comunicação de



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 147/2019

Fls. nº 1 Assinatura J. Gomes

Gabinete do Vereador Gilmar Nascimento

Rede de recolher aos cofres públicos da SMTU o percentual de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores;

Nestes termos, fica cristalizado o impacto positivo do Projeto de Lei à sociedade.

Diante do exposto, por se tratar de matéria de grande relevância para o município de Manaus e sua população, sem causar nenhum impacto negativo aos cofres públicos a luz o Art. 39 do RICMM manifesto **PARECER FAVORÁVEL** à tramitação da Presente Propositura.

Manaus, 23 de maio de 2019.

Ver. Gilmar Nascimento
Relator

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: FAVORAVEL
por... TOTALIDADE
dos... PRESENTES
em... 11/06/2019
Obs:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: 12 / 06 / 2019

Situação: VAI A 8ª Comissão

Responsável: Carlem



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fis. nº

Assinatura Rosivaldo



Gabinete do Vereador **ROSIVALDO CORDOVIL** (PODEMOS)

8ª COMISSÃO DE TRANSPORTE, MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE - COMTMUA

PROJETO DE LEI nº 047/2019

AUTORIA: Executivo Municipal, capeado pela Mensagem nº 008 de 08/03/2019.

EMENTA: "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências".

PARECER

O **Projeto de Lei nº 047/2019**, de autoria do **Executivo Municipal**, capeado pela Mensagem nº 008 de 08/03/2019 que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências".

O Projeto em comento, tem característica moderna, diante da discussão social sobre as diversas linhas de interpretação, faz-se mister a edição de uma lei específica para sepultar todas as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros nos municípios brasileiros, devido o crescimento do transporte coletivo, inclusive por meios tecnológicos, além de desconstituir o mercado de táxi, causando insegurança aos consumidores.

Ressalta-se que tal propositura esta obedecendo a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018 que altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o fito de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, com fulcro no inciso XIII do artigo 5º e do parágrafo único do artigo 170 da nossa "Constituição Cidadã".

A nova redação dada pela Lei em comento conceitua transporte remunerado individual de passageiros com um serviço privado, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 147/2019

Fls. nº

Assinatura [Handwritten Signature]



Vale ressaltar que o serviço por aplicativos já é uma realidade no município de Manaus, porém atuando sem controle ou normatização, ou seja na informalidade, o que esta propositura pretende regularizar o serviço a fim de efetivar sua fiscalização, diante das diretrizes estabelecidas pela legislação federal vigente.

Assim, objetiva-se criar uma Certificação Anual para a prestação do referido serviço, bem como credenciar o motorista operador, passando este a ser identificado de forma mais cristalina pelo usuário, garantindo maior segurança e controle ao município sobre o prestador desse serviço.

Esta Comissão de Transporte, bem como o município de Manaus não podem ignorar essa tecnologia que mapeia as demandas geradas no mercado, pois tal serviço decorre do uso intensivo de plataforma de comunicação de rede, no mapeamento e identificação de cada chamada realizada.

IN CASU, faz-se necessário normatizar no âmbito do município de Manaus, o Serviço Remunerado de Transporte Individual Privado de Passageiros, por Plataforma de Comunicação de Rede, buscando compatibilizar o uso de modernas tecnologias à atividade privada empreendidas pelos taxistas.

Diante de todo o exposto e motivado pela relevância da matéria somos de parecer **FAVORÁVEL** ao prosseguimento do referido Projeto de Lei.

Manaus, 12 de junho de 2019.

[Handwritten Signature]
Ver. **Rosivaldo Cordovil** (PODEMOS)

Relator

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: FAVORÁVEL
por: TOTALIDADE
dos: PRESENTES
em: 12, 06, 2019
Obs:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: 12 / 06 / 2019
APROVADO O PARECER
Situação: APROVADO 1ª DISCUSSÃO
RETORNA A 2ª CÉTIMA EM RAZÃO
Responsável: DE ELENDA

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário

Em: _____ / _____ / _____
Situação: _____
Responsável: _____

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 01 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso III, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 6.º Omissis.

...

III – ter a idade máxima de oito anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

Suprimir a redação do inciso III, do art. 6.º:

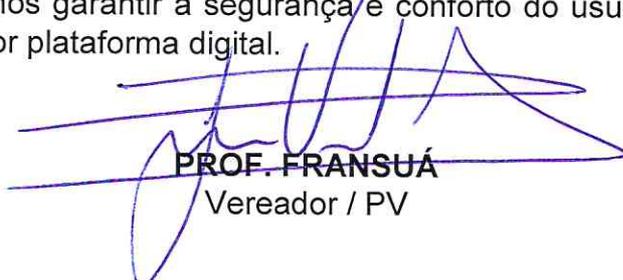
Art. 9.º Omissis.

...

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de cinco anos, a contar da data de sua fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo - CRLV;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda não traz o objetivo de limitar o número de veículo, pois com cinco anos ainda existe a possibilidade de operar no sistema. Com a redução do prazo máximo, visamos garantir a segurança e conforto do usuário do aplicativo de mobilidade urbana por plataforma digital.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV



DIRETORIA LEGISLATIVA
Departamento de Registros Parlamentares

Memorando 038/2019 – DL/CMM

Em 12 de abril de 2019.

A Diretoria Legislativa

Assunto: **Retirar Emenda de tramitação.**

Solicitamos de V.S.^a, que providencie a retirada de tramitação a **EMENDA 01 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019** que **“DISPÕE** sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

Atenciosamente,

PROF. FRANSUÁ
Vereador/PV

Rua Padre Agoslinho Caballero Martin, 850 – São Raimundo
Manaus – AM / CEP: 69027-020
Tel.: 3303-2826/2827
www.cmm.am.gov.br



ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR:

FRANCOIS VIEIRA DA SILVA MATOS - VEREADOR - 590.865.802-20 EM 12/04/2019 10:11:11

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO : 6AD2B0F300069CDD . CONSULTE EM <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>

Retirada

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 02 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do art. 16.º, que passa ser a seguinte:

***Art. 16.º** O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de dois anos da data de sua publicação.*

JUSTIFICATIVA

A referida emenda visa garantir um maior prazo, para que os administradores da plataforma de rede e motoristas possam se adaptar as novas regras.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



DIRETORIA LEGISLATIVA
Departamento de Registros Parlamentares

Memorando 039/2019 – DL/CMM

Em 12 de abril de 2019.

A Diretoria Legislativa

Assunto: **Retirar Emenda de tramitação.**

Solicitamos de V.S.^a, que providencie a retirada de tramitação a **EMENDA 02 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019** que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

Atenciosamente,

PROF. FRANSUÁ
Vereador/PV

Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850 – São Raimundo
Manaus – AM / CEP: 69027-020
Tel.: 3303-2826/2827
www.cmm.am.gov.br



ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR:

FRANCOIS VIEIRA DA SILVA MATOS - VEREADOR - 590.865.802-20 EM 12/04/2019 10:27:59

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO : 08A249C100069CEF . CONSULTE EM <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

Retirada

EMENDA 03 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso IV, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 6.º *Omissis.*

...

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de sete anos, a contar da data de sua fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo - CRLV;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem por objetivo atender um maior público de pessoas que necessitam deste trabalho para o sustento de sua família e não se encontram em situação financeira favorável para a troca de seu veículo por um mais novo. Tendo em vista, que a diminuição da quantidade de motoristas pela limitação de cinco anos poderá causar aumento no valor médio das corridas e, portanto, prejudicar a população de Manaus.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



DIRETORIA LEGISLATIVA
Departamento de Registros Parlamentares

Memorando 047/2019 – DL/CMM

Em 03 de maio de 2019.

A Diretoria Legislativa

Assunto: **Retirar Emenda de tramitação.**

Solicitamos de V.S.^a, que providencie a retirada de tramitação a **EMENDA 03 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019** que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

Atenciosamente,

PROF. FRANSUÁ
Vereador/PV

Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850 – São Raimundo
Manaus – AM / CEP: 69027-020
Tel.: 3303-2826/2827
www.cmm.am.gov.br



ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR

FRANCOIS VIEIRA DA SILVA MATOS - VEREADOR - 590.865.802-20 EM 03/05/2019 12:34:00



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR BESSA - SD

EMENDA Nº 04 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Acrescente-se ao artigo 5.º do Projeto de Lei nº 047/2019, o inciso IX, X e XI:

“Art. 5.º - [...]

IX – está em dia com as suas Obrigações Militares, o motorista do sexo masculino;

X- apresentar Atestados de Sanidade Física e Mental com o reconhecimento de firma do médico que os forneceram.

XI – apresentar Certidão de Quitação Eleitoral.”.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando o contido no artigo 143, da Constituição Federal de 1988¹, considerando o contido nos artigos 1.º e 2.º da Lei n.º 4375, de 17 de agosto de 1964², considerando o contido no artigo 210, 2, do Decreto N° 57.654, de 20 de janeiro de 1966³, considerando o contido na Lei N° 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral) e na Lei N° 9.504, de 30 de setembro de 1997, no exercício de suas funções institucionais de que tratam os artigos 22, I, “a”, da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

DAS OBRIGAÇÕES MILITARES

O Serviço Militar consiste no exercício de atividades específicas desempenhadas nas Forças Armadas - Exército, Marinha e Aeronáutica - e compreende, na mobilização, todos os encargos com a defesa nacional. A estrutura do Serviço Militar está baseada numa ampla legislação, com alto sentimento da história e das tradições nacionais.

A Constituição Federal de 1988, estabelece que o Serviço Militar seja obrigatório nos termos da lei. Como principal instrumento legal, a lei do serviço militar e seu regulamento fixam as normas, os procedimentos, os direitos e os deveres de todos os cidadãos brasileiros.

Assim, conforme preconizam as legislações pertinentes ao serviço militar, o motorista do sexo masculino, deverá cumprir esta exigência, eis que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros é regulamentado pelo poder público municipal.

DO ATESTADO DE SANIDADE FÍSICA E MENTAL

¹ CF/88-Art. 143. O serviço militar é obrigatório nos termos da lei.

² Art. 1º O Serviço Militar consiste no exercício de atividades específicas desempenhadas nas Forças Armadas - Exército, Marinha e Aeronáutica - e compreenderá, na mobilização, todos os encargos relacionados com a defesa nacional.

Art.2º Todos os brasileiros são obrigados ao Serviço Militar, na forma da presente Lei e sua regulamentação.

³ Decreto N° 57.654, de 20 de janeiro de 1966- Art. 210. Nenhum brasileiro, entre 1º de janeiro do ano em que completar 19 (dezenove) e 31 de dezembro do ano em que completar 45 (quarenta e cinco) anos de idade, poderá, sem fazer prova de que está em dia com as suas obrigações militares:

2) Ingressar como funcionário, empregado ou associado em - instituição, empresa ou associação oficial, oficializada ou subvencionada ou cuja existência ou funcionamento dependa de autorização ou reconhecimento do Governo Federal, Estadual, dos Territórios ou Municipal;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



É notório que o Atestado Médico de Sanidade Física e Mental deve ser acatado na sua validade, a não ser que fique provado seu favorecimento ou sua falsidade. Até aqui, os atestados médicos têm sido documentos que não exigem maiores formalidades nem compromisso legal, ficando o médico, logicamente, no dever de nunca falsear a verdade. Da parte dos médicos esse compromisso tem sido cumprido praticamente sem exceções, pois a emissão de atestados de sanidade mental não é exclusiva do médico psiquiatra, de acordo com o artigo 7º da Resolução CFM 1.658/2002⁴, qualquer médico, de qualquer outra especialidade, está autorizado a emitir atestados de sanidade em suas diversas finalidades.

A cada dia aumentam as preocupações na polícia, no meio da classe médica, entre os empregadores e a sociedade em geral com relação ao aumento de ocorrências de falsificação de atestados e laudos médicos pelos mais variados motivos.

Assim, o reconhecimento de firma nos atestados de sanidade física e mental irá contribuir grandemente para o combate às fraudes em geral e sobretudo aos usuários dos serviços de transporte remunerado individual.

DA CERTIDÃO DE QUITAÇÃO ELEITORAL

No que concerne a Certidão de Quitação Eleitoral, é mister a observância do que preconiza a legislação neste sentido, eis que o comando positivo da norma delimita didaticamente a quitação eleitoral no § 7º do artigo 11 da Lei nº 9.504/97⁵, combinado com o artigo 7.º, § 1º, II⁶, da lei

⁴ Resolução CFM N.º 1.658/2002 - art. 7.º - O determinado por esta resolução vale, no que couber, para o fornecimento de atestados de sanidade em suas diversas finalidades.

⁵ Lei nº 9.504/97, art. 11[...] - § 7º - A certidão de quitação eleitoral abrangerá exclusivamente a plenitude do gozo dos direitos políticos, o regular exercício do voto, o atendimento a convocações da Justiça Eleitoral para auxiliar os trabalhos relativos ao pleito, a inexistência de multas aplicadas, em caráter definitivo, pela Justiça Eleitoral e não remetidas, e a apresentação de contas de campanha eleitoral.

⁶ Lei Nº 4.737, de 15 de julho de 1965. Art. 7º - O eleitor que deixar de votar e não se justificar perante o juiz eleitoral até 30 (trinta) dias após a realização da eleição, incorrerá na multa de 3 (três) a 10 (dez) por cento sobre o salário-mínimo da região, imposta pelo juiz eleitoral e cobrada na forma prevista no art. 367

§ 1º - Sem a prova de que votou na última eleição, pagou a respectiva multa ou de que se justificou devidamente, não poderá o eleitor:

II - receber vencimentos, remuneração, salário ou proventos de função ou emprego público, autárquico ou para estatal, bem como fundações governamentais, empresas, institutos e sociedades de qualquer natureza, mantidas ou subvencionadas pelo governo **ou que exerçam serviço público delegado**, correspondentes ao segundo mês subsequente ao da eleição; (grifo nosso)



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), que traz em seu bojo a proibição em exercer serviço público delegado sem o devido cumprimento destas exigências.

Ante ao exposto, peço e conto com o apoio de todos os colegas Vereadores para o prosseguimento e aprovação da presente Proposta de Emenda a este importante projeto de lei.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 03 de abril de 2019.

BESSA

VEREADOR SD



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR BESSA - SD

EMENDA Nº 05 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Acrescente-se ao artigo 5.º do Projeto de Lei nº 047/2019, o inciso XII:

“Art. 5.º - [...]

XII – não ter sido condenado nas penas previstas na Lei Federal nº 11.340, de 07 de agosto de 2006, ou em um dos artigos 213 e 217-A do Decreto-lei Nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, em decisão transitada em julgado, salvo restar comprovado o cumprimento da pena.”.





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando o contido no § 8.º do art. 226 da Constituição Federal de 1988¹, o qual determina que o Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações, Considerando o contido na Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher "Convenção de Belém do Pará"², promulgada pelo Decreto N° 1.973, de 1º de agosto de 1996³, Considerando o contido na Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006⁴, que cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher,

¹ Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

² Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher, concluída em Belém do Pará, em 9 de junho de 1994. "Convenção de Belém do Pará".

³ Decreto N° 1.973, de 1º de agosto de 1996, Promulga a Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher, concluída em Belém do Pará, em 9 de junho de 1994.

⁴ Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006 – Lei Maria da Penha - Cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, nos termos do § 8º do art. 226 da Constituição Federal, da Convenção sobre a Eliminação de todas as formas de Discriminação interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências.





Considerando ainda o contido nos artigos 213⁵ e 217-A⁶ do Decreto Lei nº 2.848, de 07/12/1940⁷, no exercício de suas funções institucionais de que tratam os artigos 22, I, “a”, da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara

⁵ Art. 213. Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a ter conjunção carnal ou a praticar ou permitir que com ele se pratique outro ato libidinoso: (Redação dada pela Lei nº 12.015, de 2009)

Pena – reclusão, de 6 (seis) a 10 (dez) anos.

⁶ Art. 217-A. Ter conjunção carnal ou praticar outro ato libidinoso com menor de 14 (catorze) anos: (Incluído pela Lei nº 12.015, de 2009).

Pena – reclusão, de 8 (oito) a 15 (quinze) anos. (Incluído pela Lei nº 12.015, de 2009).

⁷ Código penal Brasileiro.





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Municipal de Manaus, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

O Brasil do século XXI, a violência ainda atinge dois milhões de mulheres por ano. Uma brasileira a cada 15 segundos sofre algum tipo de violência.

Segundo dados do Ministério dos Direitos Humanos (MDH), somente no primeiro semestre do ano de 2018, no Amazonas foram registras 1.083 denúncias de casos de violência contra a mulher no Ligue 180.

Um quadro triste da nossa sociedade que precisa ser mudado, através de medidas e ações por parte dos poderes públicos, capazes de produzir efeitos reais, sobre tudo satisfatórios. Cabendo a todos o dever de mudar essa situação, que afronta não só o Estado, mas compromete o sentimento de justiça e dignidade do país.

E para combater e prevenir a violência contra a mulher é preciso que o Estado possa cumprir com sua obrigação que está prevista na Constituição Federal de 1988, e criar mecanismos de combate à violência no âmbito das relações familiares. É preciso também que o



Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850
São Raimundo, Manaus-AM, 69027-020
Tele.: (92)3303-2925/2924
www.cmm.am.gov.br

ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO: 68C4B8DA00002CA4, CONSULTE EM: <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>

CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

Estado passe a investir em políticas públicas de segurança, saúde, educação, Assistência Social, habitação etc. Além da importância do Estado somar à sua legislação interna as normas penais, civis, administrativas, além de outras que sejam necessárias e na Convenção de Belém do Pará (1994) que conceitua a violência contra a mulher.

Ante ao exposto, peço e conto com o apoio de todos os colegas Vereadores para o prosseguimento e aprovação da presente Proposta de Emenda a este importante projeto de lei.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 09 de abril de 2019.

ELISSANDRO AMORIM BESSA

VEREADOR SD





**ESTADO DO AMAZONAS CÂMARA MUNICIPAL DE MANAUS
GAB27 DO VEREADOR BESSA**

ASSINATURAS DIGITAIS

ELISSANDRO AMORIM BESSA:40550737200 EM 09/04/2019 12:10:05



Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850
São Raimundo, Manaus-AM, 69027-020
Tele.: (92) 3303-2925/2924
www.cmm.am.gov.br

ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO: 68C4B8DA00002CA4. CONSULTE EM: <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

Retornado

EMENDA 06 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso IV, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

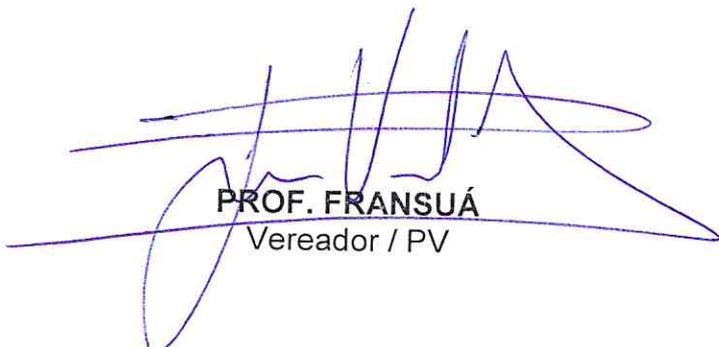
Art. 6.º Omissis.

...

IV – para efeito de cadastro no Sistema das Empresas de Transporte por Aplicativo, o veículo não poderá ter mais de sete anos, a contar da data de fabricação constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem como objetivo evidenciar que o cadastro supracitado no inciso IV é direcionado ao Cadastro no Administrador da Plataforma de Comunicação das Empresas de Transporte por Aplicativo e não da SMTU.



PROF. FRANSUÁ

Vereador / PV



DIRETORIA LEGISLATIVA
Departamento de Registros Parlamentares

Memorando 040/2019 – DL/CMM

Em 12 de abril de 2019.

A Diretoria Legislativa

Assunto: **Retirar Emenda de tramitação.**

Solicitamos de V.S.^a, que providencie a retirada de tramitação a **EMENDA 06 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019** que **“DISPÕE** sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

Atenciosamente,

PROF. FRANSUÁ
Vereador/PV

Rua Padre Agoslinho Caballero Martin, 850 – São Raimundo
Manaus – AM / CEP: 69027-020
Tel.: 3303-2826/2827
www.cmm.am.gov.br



ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR:

FRANCOIS VIEIRA DA SILVA MATOS - VEREADOR - 590.865.802-20 EM 12/04/2019 10:43:58

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO : 2853722A00069D09 . CONSULTE EM <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 07 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Cria o inciso VI, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 6.º Omissis.

...

VI – os proprietários de veículos com mais de oito anos a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV, que estejam cadastradas no Serviço Remunerado de Transporte Privado de Passageiros terão um prazo de um ano para se adequarem ao disposto no inciso III.

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem como objetivo possibilitar aos motoristas de aplicativos, tempo hábil para adequarem as medidas impostas pela Lei. O que possibilitará que os mesmos não precisem ser afastados de seu trabalho imediatamente, tendo tempo suficiente para comprar ou alugar outro veículo que atenda as limitações da Lei.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 08 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso X, do Art. 3.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 3.º *Omissis.*

...

X - disponibilizar à SMTU acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação. As especificidades do compartilhamento de dados serão detalhados através de Portaria, levando em consideração o que prevê a Lei 12.965/2014 e Lei 13.079/2018.

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem por objetivo dá maior transparência às informações fornecidas ao SMTU, tendo em vista a adoção das medidas protetoras dos dados pessoais previstas pelo Marco Civil na Internet (Lei 12.965/2014) e pela Lei Geral da Proteção de Dados (Lei 13.079/2018).



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 09 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso VII, do Art. 5.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 5.º *Omissis.*

...

VII - possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) de responsabilidade da Empresa operadora de Transporte por Aplicativos e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) de responsabilidade do motorista;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem por objetivo evidenciar o seguro de responsabilidade do motorista e o de responsabilidade da Empresa operadora de Transporte por Aplicativos, com o propósito de proteger os usuários de Transporte por Aplicativo.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 10 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso III, do art. 6.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 6.º Omissis.

...

III – ter a idade máxima de oito anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

Suprimir a redação do inciso III, do art. 6.º:

Art. 6.º Omissis.

...

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de cinco anos, a contar da data de sua fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo - CRLV;

JUSTIFICATIVA

A referida emenda não traz o objetivo de limitar o número de veículo, pois com cinco anos ainda existe a possibilidade de operar no sistema. Com a redução do prazo máximo, visamos garantir a segurança e conforto do usuário do aplicativo de mobilidade urbana por plataforma digital.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 11 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Cria o inciso XIII, do Art. 3.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 3.º *Omissis.*

...

XIII – conter no sistema de cadastro das Empresas Operadoras de Transporte por Aplicativos o nome, foto e destino do passageiro, disponibilizando essas informações ao motorista no momento da confirmação da corrida.

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem como objetivo, resguardar os motoristas de aplicativos, que hoje têm informações limitadas dos clientes que solicitam o transporte, tendo em vista os diversos tipos de violências já sofridas enquanto os mesmos prestam o serviço. Com essas informações concedidas, haverá a diminuição desta violência, pois assim o motorista saberá antecipadamente o destino do passageiro, tendo a opção de aceitar ou não a corrida solicitada.



PROF. FRANSUÁ
Vereador / PV



GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 12 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Suprimir a redação do inciso IX, do art. 3.º:

Art. 3.º *Omissis.*

...

IX - cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na SMTU;

JUSTIFICATIVA

Tendo em vista que o aplicativo já informa a foto do condutor, placa e cor do veículo, entre outras informações, a referida emenda retira a exigência do dístico externo, que traz consigo uma série de restrições, pois o veículo é de propriedade particular do motorista e pode ser cadastrado simultaneamente em mais de uma Empresa Operadora de Transporte por Aplicativos.



PROF. FRANSUÁ

Vereador / PV



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR JOELSON SILVA

EMENDA 13 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que **Dispõe** sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências.

TEXTO DA EMENDA:

Altera a redação do inciso IV, do artigo 6º, que passa a ser a seguinte.

Art. 6º Omissis.

...

IV- Para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de **08 (oito) anos**, a contar da data de sua fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado do Registro de Licenciamento de Veículo- CRLV.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda visa atender um maior número de profissionais, maioria desempregados, que buscam nessa atividade fim, sua realização profissional, bem como o sustento de sua família; no entanto, a situação financeira da maioria da população, em face da atual conjuntura econômica que vive nosso país, não permite a troca de um veículo usado por um mais novo num período mínimo de 05 anos, o que certamente abrangerá um número mínimo de motoristas dentro dos limites outrora estabelecido, prejudicando e deixando muitos pais de famílias fora dessa possibilidade de trabalho. Portanto, eis a razão da presente emenda propondo a ampliação do tempo de uso ou fabricação de 05 para 08 anos, como já é usual e aplicável em outras capitais do país, a exemplo da grande metrópole São Paulo.

Manaus, 17 de abril de 2019


JOELSON SILVA
Vereador / PSDB


HIRAM NICOLAU
Vereador/ PSD



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR MARCELO SERAFIM

Emenda Modificativa ao Projeto de Lei n.º ^{014/2019} 047/2019, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a Regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

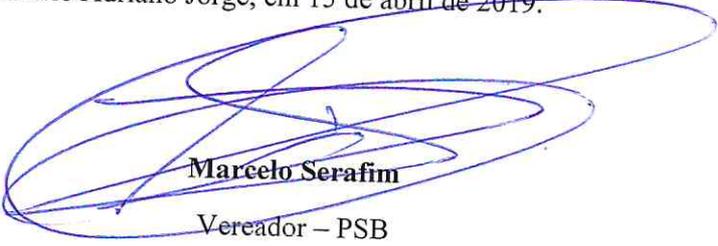
Art. 1º. O inciso IV, do art. 6º, do Projeto de Lei n.º 047/2019 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º. (...)

(...)

IV – para efeitos de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de nove anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRVL.”

Plenário Adriano Jorge, em 15 de abril de 2019.


Marcelo Serafim

Vereador – PSB



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

O projeto de lei n.º 047/2019, que regulamenta o serviço de transporte de pessoas disponibilizado por meio de aplicativos de celulares, traz uma incongruência que, no entender deste Vereador, merece ser sanada.

Trata-se do art. 6º, incisos III, e IV. O primeiro, dispõe que os veículos, para efeitos do exercício da atividade e permanência no sistema, devem ter idade máxima de 10 anos. O segundo, assevera que somente podem ingressar no sistema, os automóveis com, no máximo, cinco anos.

Ocorre que o dispositivo supramencionado vai de encontro ao princípio constitucional da isonomia, presente no *caput* do art. 5º, da Constituição Federal de 1988. Nesse contexto, não parece razoável permitir que um veículo com mais de cinco anos permaneça cadastrado no sistema e negar o direito de ingressar no mesmo sistema a um automóvel também com mais de cinco anos.

Em outros termos, a problemática acima mencionada surge na forma do seguinte questionamento: Por que um carro com mais de cinco anos pode permanecer cadastrado no sistema e prestar o serviço, e um automóvel também com mais de cinco anos não pode ingressar no mesmo sistema?

Não há causa razoável que justifique tal diferenciação e é aí que reside a afronta ao princípio constitucional da isonomia.

Dessa forma, sugere-se a presente Emenda modificativa, a fim de aumentar o tempo de fabricação dos automóveis para fins de ingresso no sistema. Ademais disso, cumpre



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



mencionar que, atualmente, a tecnologia utilizada na fabricação de veículos automotores permite que a durabilidade destes aumente consideravelmente. Um carro, desde que utilizado de maneira correta, feitas as revisões necessárias, pode durar por mais de dez anos, sem apresentar qualquer problema mecânico.

Portanto, espera-se o apoio dos demais Vereadores para a aprovação desta Emenda Modificativa.

Plenário Adriano Jorge, em 15 de abril de 2019.

Marcelo Serafim

Vereador – PSB



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR BESSA - SD

EMENDA Nº 45 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

TEXTO DA EMENDA:

Dê-se aos incisos III e IV do artigo 6.º do Projeto de Lei nº 047/2019, as seguintes redações:

“Art. 6.º - [...]

III – ter a comprovação de que o veículo foi aprovado na Inspeção Técnica Veicular, não se exigindo idade máxima para exercício da atividade e permanência no sistema, conforme legislação em vigor;

IV – para efeito de ingresso no sistema, fica dispensado da Inspeção Técnica Veicular, o veículo com até três anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV, após esse período, deverá atender as mesmas condições do inciso anterior”.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando o que dispõe os artigos 104¹ e 131², da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Considerando o que dispõe a Resolução Nº 716, de 30 de novembro de 2017³, que estabelece a forma e as condições de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Considerando o contido no artigo 6º, inciso I, da lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor)⁴, que prevê como direito básico "a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos.

Considerando a necessidade de atestar as condições de segurança da frota de veículos que irão exercer as atividades de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede na Cidade de Manaus, contribuindo para a redução dos acidentes de trânsito e principalmente na segurança de passageiros.

No exercício de suas funções institucionais de que tratam os artigos 22, I, "a", da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara Municipal de

¹ Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

² Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

³ Resolução Nº 716, de 30 de novembro de 2017 - Estabelece a forma e as condições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

⁴ **LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990** - Código de Defesa do Consumidor.

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Manaus, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

A cada 15 minutos, uma pessoa morre em consequência de acidente de trânsito no Brasil. Motoristas, passageiros e pedestres correm riscos desnecessários, pois os veículos não são ou não estão em condições de segurança conforme determina a lei.

Conforme reportagem do Jornal Diário do Amazonas, publicado em fevereiro de 2018, informa que de acordo com dados da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, só no ano de 2017, foram registrados mais de vinte e cinco mil acidentes de trânsito na capital, segundo os dados do Seguro DPVAT, de acordo com o Boletim Especial de Trânsito, Manaus ocupa o sétimo lugar no número de registros de ocorrências no trânsito. E que estes acidentes acontecem por vários motivos, dentre eles a imprudência ou a negligência dos condutores e as péssimas condições de alguns veículos que não deveriam estar em circulação.

Freios, airbags, cintos de segurança, amortecedores, pneus, bancos, limpadores de para-brisas e outros mais, são itens fundamentais para mudar essa realidade.

Com isso, o poder público Municipal deve se empenhar em ações que ajudem a reduzir os números de mortos e de feridos no trânsito de Manaus, tendo em vista o grande número de veículos de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede que devem vir a atuar em nossa capital, durante e após a regulamentação do presente projeto de lei.

Assim, surge o alerta e a necessidade de aumentar a segurança para os passageiros que serão transportados nestes veículos, segurança esta que só poderá ser atestada através de Inspeção de segurança veicular, a serem executadas por entidades credenciadas pelo Inmetro, visando verificar suas condições de segurança em geral, para que seja permitida, ou não, seu ingresso e permanência no sistema, conforme legislação em vigor.

Ademais, nossa cidade já possui entidades credenciadas pelo Inmetro e no Detran-AM, aptas a realizar a Inspeção Técnica Veicular (ITV).



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Ante ao exposto, peço e conto com o apoio de todos os Nobres Vereadores para o prosseguimento e aprovação da presente Proposta de Emenda ao Projeto de Lei em tela.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 22 de abril de 2019.



Vereador BESSA - SD

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 16 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Cria o inciso XI, do Art. 10.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 10.º *Omissis.*

...

XI – *oferecer curso aos motoristas de aplicativo para a prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros.*

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem como objetivo responsabilizar as Empresas Operadoras de Transportes de Aplicativos pela capacitação de seus motoristas quanto aos cursos exigidos pela legislação vigente.



PROF. FRANSUÁ

Vereador / PV

GABINETE DO VEREADOR PROFESSOR FRANSUÁ

EMENDA 17 **AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019** que “DISPÕE sobre a regulamentação do transporte remunerado privado e individual de passageiros por meio de aplicativos ou plataforma de comunicação de rede no município de Manaus e dá outras providências”.

TEXTO DA EMENDA:

Cria o inciso XI, do Art. 10.º, que passa a ser a seguinte:

Art. 10.º *Omissis.*

...

XI – *conceder prazo para que o motorista de aplicativo possa recorrer ao ser penalizado pela Empresa Operadora de Transporte por Aplicativo.*

JUSTIFICATIVA

A referida emenda tem como objetivo possibilitar ao motorista de aplicativo, a oportunidade de recorrer às penalidades imposta pela Empresa Operadora de Transporte por Aplicativo, conforme o princípio da ampla defesa.



PROF. FRANSUÁ

Vereador / PV



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR WILLIAM ABREU

EMENDA MODIFICATIVA N.º 018 /2019 AO PROJETO DE LEI N.º 047/2019, que “DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências”.

Proposta: Dê-se ao artigo 8.º do projeto de lei acima evidenciado, a seguinte redação:

“Art. 8.º Sem prejuízo das obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará no pagamento de preço público pelas empresas operadoras de plataforma de comunicação de rede, como contrapartida para o incentivo à Cultura local.

***Parágrafo único.** A Plataforma de Comunicação de Rede deverá recolher ao Fundo Municipal de Direitos do idoso vinculado à Fundação de Apoio ao Idoso “Doutor Thomas”, mensalmente, o percentual de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores.*

Plenário Adriano Jorge, 07 de maio de 2019.


WILLIAM ALEXANDRE SILVA DE ABREU
Vereador – PMN

RETIBADA DE
TERMINAÇÃO

PMN ANEXO



GABINETE DO VEREADOR WILLIAM ABREU

MEMORANDO Nº 049/2019 - GVWA

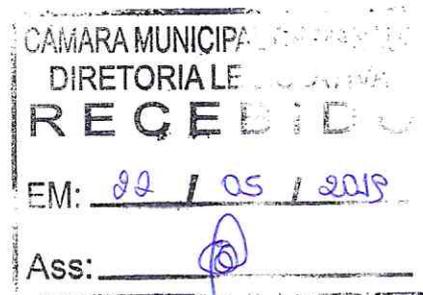
Manaus, 22 de maio de 2019.

PARA: DIRETORIA LEGISLATIVA
ASSUNTO: SOLICITAÇÃO DE RETIRADA DE TRAMITAÇÃO DA EMENDA 018/2019 AO PROJETO DE LEI 047/2019.

Solicito a Vossa Senhoria a retirada de tramitação da emenda 018/2019 ao Projeto de Lei nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal.

Atenciosamente,

WILLIAM ALEXANDRE SILVA DE ABREU
VEREADOR



Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850.
São Raimundo, Manaus-AM, 69027-020.
Tele.: (92)3303-2710 / 2711
www.cmm.am.gov.br

ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR:

WILLIAM ALEXANDRE SILVA DE ABREU - VEREADOR - 708.632.962-20 EM 22/05/2019 13:11:12

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO : DDA2E2AF0006E361 . CONSULTE EM <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA à EMENDA SUPRESSIVA N.º ____/2019 ao PROJETO DE LEI n.º 047/2019.

Vislumbra-se que a cobrança de credencial emitida pela SMTU como requisito para a circulação de motoristas de Transporte Remunerado Individual Privado por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação de rede, é uma tentativa de burocratizar o exercício da profissão, haja vista a existência de imposição do cadastro prévio dos motoristas pela empresa administradora da plataforma, bem como, o compartilhamento desses dados com a SMTU. Ademais, o exercício da profissão exige a utilização em tempo integral do aplicativo, o qual poderá ser apresentado quando solicitado por agente fiscal, sem necessidade de portar uma segunda identificação. Ainda, o cadastro realizado pela empresa torna mais eficiente, frente à dificuldade de falsificação e consequentemente garantido maior segurança ao passageiro.

Nesse mesmo sentido, dentre os deveres das empresas administradoras das plataformas previsto no art. 10, inciso IX do Projeto de Lei supramencionado, a comunicação à SMTU das mudanças de dados cadastrais do prestador ou do veículo é um impasse ao desenvolvimento racional do negócio. Tendo em vista a existência do compartilhamento dos dados, poderá a SMTU acompanhar em tempo real qualquer modificação a partir de consultas à base de dados dos cadastros dos profissionais. Desta forma, as modificações do projeto de lei proposta por este Vereador buscam desburocratizar o cadastro e a manutenção deste, a fim de evitar custos desnecessários.

Plenário Adriano Jorge, 07 de maio de 2019.

WILLIAM ALEXANDRE SILVA DE ABREU
Vereador – PMN





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR WILLIAM ABREU

EMENDA SUPRESSIVA N.º 019/2019 ao PROJETO DE LEI n.º 047/2019, que “DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências”.

Proposta: Suprimir o §2.º do artigo 5.º e o inciso IX do artigo 10, do Projeto de Lei supracitado, com a seguinte redação:

“Art. 5.º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes exigências:

...

§2.º (suprimido).

...

Art. 10. São deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação de rede que operam o transporte remunerado privado individual de passageiros:

...

IX – (suprimido).”

Plenário Adriano Jorge, 07 de maio de 2019.

WILLIAM ALEXANDRE SILVA DE ABREU
Vereador – PMN



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR BESSA

EMENDA Nº 20 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

Acrescente-se ao artigo 5.º do Projeto de Lei nº 047/2019, os incisos IX e X:

“Art. 5.º - [...]

IX – declarar não ser ocupante de cargo, função ou emprego público de dedicação exclusiva na União, Estado ou Município e suas autarquias, fundações e empresas públicas;

X – o motorista que exercer outra atividade laboral em empresas privadas, deverá apresentar declaração ou termo de consentimento, emitida por seu empregador.”.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando o contido no artigo 37, XVI, da Constituição Federal de 1988¹, considerando o contido na Lei Federal Nº 8.112, de 11 de Dezembro de 1990², no exercício de suas funções institucionais de que tratam os artigos 22, I, “a”, da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

No que concerne ao ocupante de cargo, função ou emprego público de dedicação exclusiva na União, Estado ou Município e suas autarquias, fundações e empresas públicas, essa limitação fundamenta-se na assertiva de que a moralidade administrativa requer necessariamente a imparcialidade para a gestão da coisa pública e para a busca do interesse público, que podem ficar comprometidos acaso o agente estatutário, chefe ou não da repartição, dedique-se a outra atividade de interesse particular e, por vezes, a par de concorrencial, antagônica ao exercício do cargo público, ou passível de benefícios ou favoritismos frente à máquina administrativa.

Assim, o servidor público de dedicação exclusiva fica obstado de exercer as atividades causadoras de conflito de interesses com o cargo ocupado.

Quanto ao motorista que exercer outra atividade laboral em empresas privadas, lhe é permitido ter mais de um emprego, ou mesmo exercer, nas horas de folga de um dado emprego, uma atividade por conta própria, o que é até normal hoje em dia, quando os baixos salários obrigam o empregado a buscar outras fontes de rendimentos. Essas atividades, desde

¹ Art. Art. 37, XVI. XVI - é vedada a acumulação remunerada de cargos públicos, exceto, quando houver compatibilidade de horários, observado em qualquer caso o disposto no inciso XI. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

² Lei Federal Nº 8.112, de 11 de Dezembro de 1990- Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



que não concorram com a do empregador, nem importem prejuízo ao serviço, não constituem justa causa, ou que propicie a quebra de contrato de trabalho com clausula de exclusividade.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 13 de maio de 2019.

BESSA

VEREADOR - SD

Cámara
Départ:
RE
Em: 14 05 2019
Ass: 



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR BESSA

EMENDA Nº 21 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

Acrescente-se ao artigo 6.º do Projeto de Lei nº 047/2019, o inciso VI:

“Art. 6.º - [...]

VI – ser licenciado no Município de Manaus.”.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando o contido no artigo 22, I, "a", da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus, no exercício de suas funções institucionais, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

Anualmente os proprietários de veículos automotores, são obrigados a arcar com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, caso contrário, o mesmo não poderá circular com o seu veículo, pois passa a estar irregular, o que pode acarretar no recolhimento do veículo.

O IPVA, apesar de ser um imposto estadual ao qual tem como finalidade arrecadar dinheiro em cima dos automóveis que circulam em todo território nacional. O IPVA não é uma responsabilidade do Governo Federal e sim do Governo Estadual.

Ocorre que, parte da arrecadação deste imposto, é que 50% da arrecadação são destinadas ao próprio Estado e a outra parte deve ser destinada ao município onde o veículo foi licenciado, ou seja, o valor arrecadado deve ser revertido em serviços básicos de interesse da população, como por exemplo, saúde, educação, habitação, transporte, segurança, saneamento e dentre outros.

Assim, se faz necessário que os veículos utilizados na prestação do serviço remunerado de transporte de passageiros, sejam licenciados na cidade de Manaus.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 13 de maio de 2019.

BESSA
VEREADOR - SD

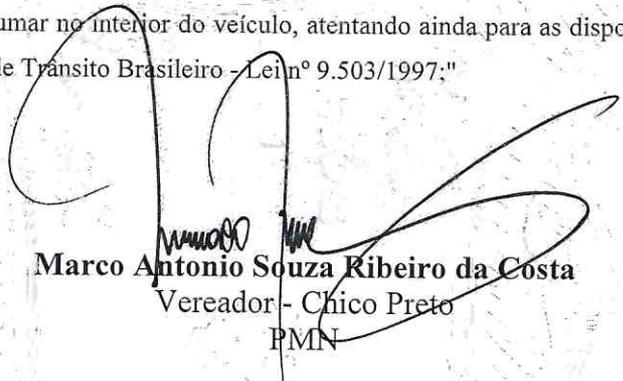
Câmara Municipal de Manaus
Departamento de Comissões
RECEBIDO
em: 14.05.19
Ass: 

EMENDA Nº 022 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da Emenda:

Fica alterado o inciso IV do artigo 9º do Projeto de Lei nº. 047/2019, que passa a possuir a seguinte redação:

"IV – não fumar no interior do veículo, atentando ainda para as disposições dos artigos 172 e 252 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503/1997;"



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

A presente proposição visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

A emenda ora apresentada tem como objetivo alterar o inciso IV do artigo 9º, que trata dos "deveres do prestador do serviço remunerado de transporte privado individual de passageiros", pois, entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para atendimento *aos passageiros*. Ademais, **não há lei que proíba expressamente o fumo no interior de um veículo automotor**. O que temos, no Código de Trânsito Brasileiro, é a proibição de dirigir sem estar com as duas mãos no volante, presente no art. 252, que transcrevemos:

Art. 252. Dirigir o veículo:

- I - com o braço do lado de fora;*
- II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;*
- III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;*
- IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;*
- V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;*
- VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;*

Infração - média;

Penalidade - multa.

Fumar *ao volante* se trata, por dedução, de uma infração de trânsito, por ser impossível fisicamente manter as duas mãos no volante, e segurar o cigarro. Mas não há, na legislação de trânsito, nada que vede ao passageiro o exercício da liberdade de fumar. Adicionalmente, devemos considerar o art. 172 do mesmo dispositivo legal, que, pela mesma dedução, impede que as "bitucas" do cigarro sejam jogadas pela janela nos logradouros públicos. Transcrevemos:

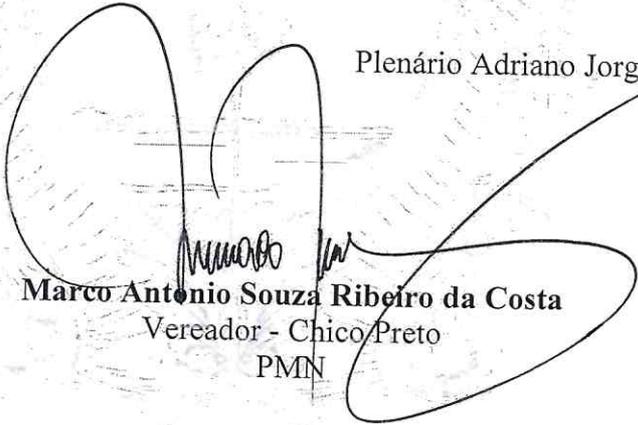
Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Ainda que o município possua, constitucionalmente, a capacidade de legislar complementarmente, deve observar os princípios que regem a nossa nação, não podendo restringir liberdades individuais. Se houver, por exemplo, depósito para dejetos no interior do veículo, e previsão contratual para o exercício de tal liberdade, não há razão para impedir que a empresa intermediadora dos serviços ofereça uma modalidade onde os passageiros possam fumar dentro dos veículos.

Plenário Adriano Jorge, 28 de maio de 2019



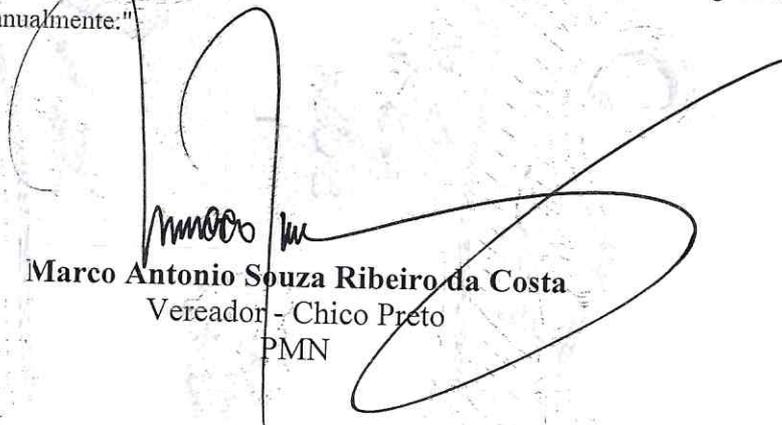
Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 023 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da emenda:

Fica alterada a redação do caput do art. 3º que passa ter a seguinte redação:

"Art. 3º A Exploração do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação de rede da empresa privada intermediadora de serviço na unidade gestora SMTU que atenda aos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente."



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

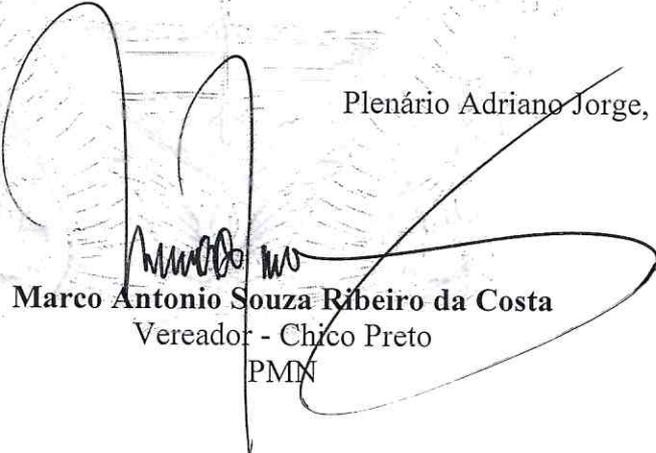
Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

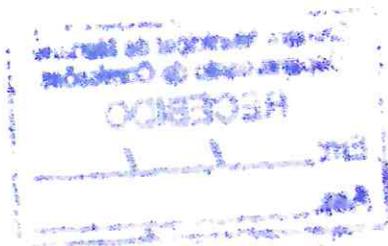
A emenda ora apresentada tem como objetivo *corrigir* uma redação perigosamente ampla, que pode gerar obstáculos no compromissos das empresas privadas com os dados pessoais tanto dos usuários dos aplicativos quanto dos motoristas parceiros.

Ademais, em nível federal, a legislação brasileira assegura o sigilo e a proteção de tais informações, estabelecendo requisitos e procedimentos específicos para o tratamento destes dados, conforme previsto no Marco Civil da Internet (Lei nº 22,965/2014) e na Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.079/2018).

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

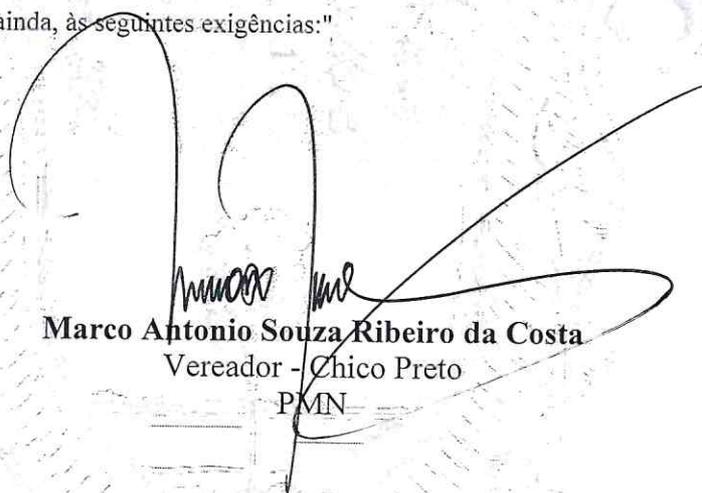


EMENDA Nº 024 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Fica alterado a redação do caput do artigo 5º do Projeto de Lei nº. 047/2019, que passa a possuir a seguinte redação:

"Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será realizado pelo motorista que estiver devidamente cadastrado junto à empresa que cumpra os requisitos previstos no art. 3º e, mais ainda, às seguintes exigências:"



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

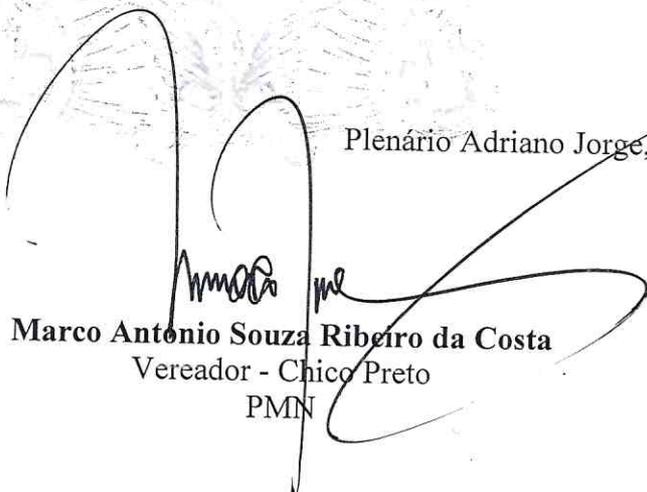
O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

O "Capítulo II" estabelece os termos para a prestação do serviço, e a "Seção II" deste capítulo trata dos prestadores do serviço, a saber, os motoristas parceiros dos aplicativos intermediadores. A emenda ora apresentada tem como objetivo alterar a redação do *caput* do artigo 5º, pois esta usa um verbo inaplicável ao transporte privado via intermediação por aplicativo, ao estabelecer que os motoristas parceiros das plataformas tenham que buscar "autorização" junto ao poder público.

Entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus passageiros. É totalmente ilógico exigir que os motoristas possuam um documento expedido pelo poder público quando os aplicativos já podem oferecer, sem custo para os cofres públicos, ferramentas de igual propósito. Ademais, este tipo de exigência se mostram inconstitucionais, à luz, inclusive, de recente decisão do Supremo Tribunal Federal. O RE 1054110, resultado da ADPF 449 é bem claro: **não pode lei municipal restringir o livre exercício das atividades privadas de transporte e intermediação por aplicativo.**

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 15 de maio de 2019

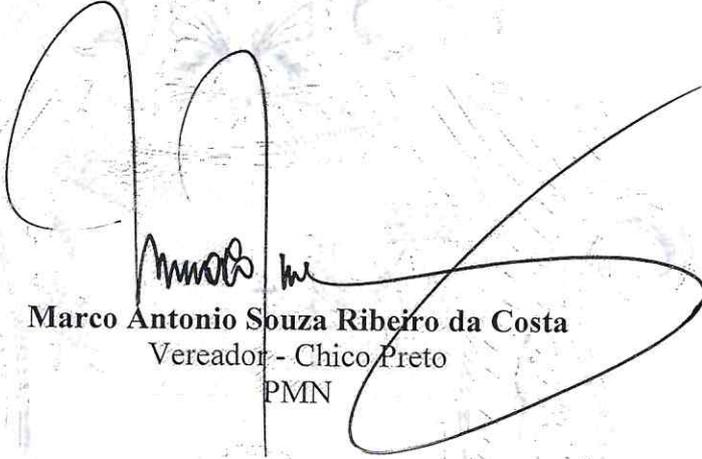


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 025 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Fica suprimido o inciso IV do artigo 5º do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir o inciso IV do artigo 5º, pois, entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição. Devemos adotar medidas antiburocráticas para os empreendedores em geral. Nosso entendimento se fortalece ao que compreende o governo federal, que adotou a Medida Provisória da "Liberdade Econômica" (MP nº. 881/2019) apresentada pelo Presidente da República Jair Messias Bolsonaro.

As empresas do seguimento de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação permitem que o usuário possa utilizar veículos alugados para utilizar este serviço.

Sabe-se que o contrato de locação de veículo tem tempo certo e definível para se exaurir, seria ilógico toda vez que o usuário do modal trocasse de automóvel tivesse que apresentar contrato registrado em cartório. Esta medida não traria benefício algum e, ao contrário disso, desestimularia que pessoas realizassem este serviço por não possuir veículo próprio.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*.

Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e

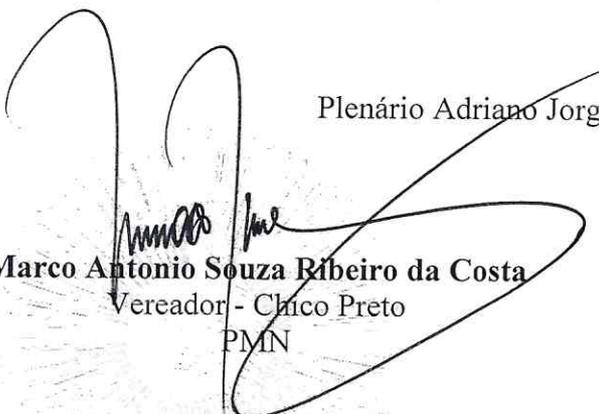


CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019

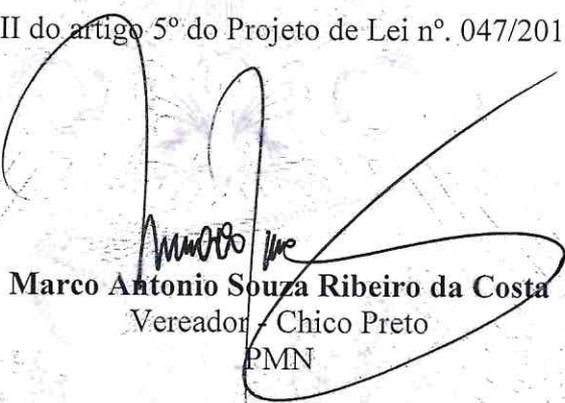


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 026 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da Emenda:

Fica suprimido o inciso VIII do artigo 5º do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

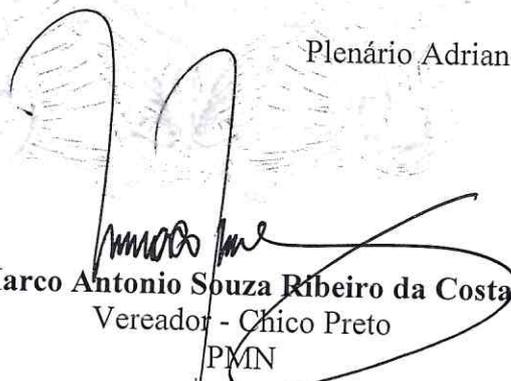
Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir o inciso VIII do artigo 5º, pois entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus usuários. É totalmente improcedente o poder público exigir que os motoristas dos aplicativos tenham curso para prestação de serviço de transporte remunerado de passageiros, cabe a iniciativa privada decidir se irá ou não exigir esta espécie de curso ou similares para prestarem o serviço em sua plataforma.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019



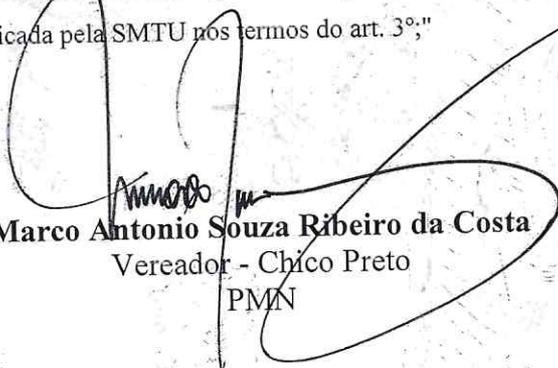
Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 027 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da Emenda:

Fica alterado o inciso I do artigo 6º do Projeto de Lei nº. 047/2019, que passa possuir a seguinte redação:

"I – estar devidamente cadastrado junto a empresa de intermediação de serviços privados de transporte, certificada pela SMTU nos termos do art. 3º;"



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

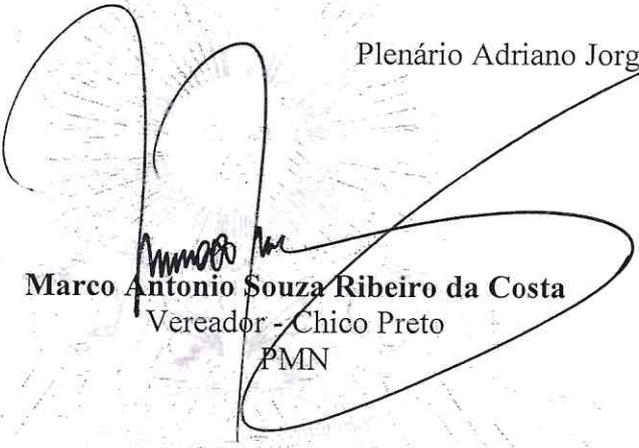
A emenda ora apresentada tem como objetivo alterar o inciso-I do artigo 6º, pois, entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus usuários. Ademais, trata-se de uma exigência redundante, que exigirá do poder público gastos com um cadastro próprio quando tanto o art. 3º quanto o art. 10º já incluem disposições garantindo à Prefeitura o acesso aos dados cadastrados no sistema do aplicativo.

Não há espaço para ambiguidade em textos legais, e, considerando que não há nenhum artigo conceituando o que viria a ser o "Administrador da Plataforma de Comunicação de Rede", é preciso alterar o texto para esclarecer que o banco de dados pertence ao aplicativo, à empresa privada, e jamais ao Poder Público.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em

um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019

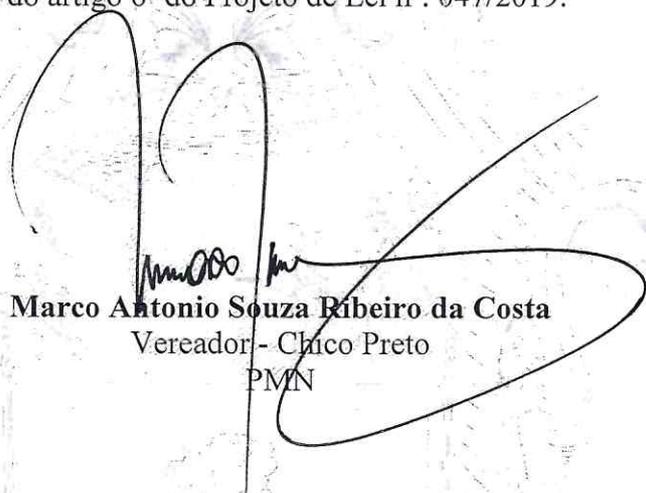


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 028 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Fica suprimido o inciso IV do artigo 6º do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

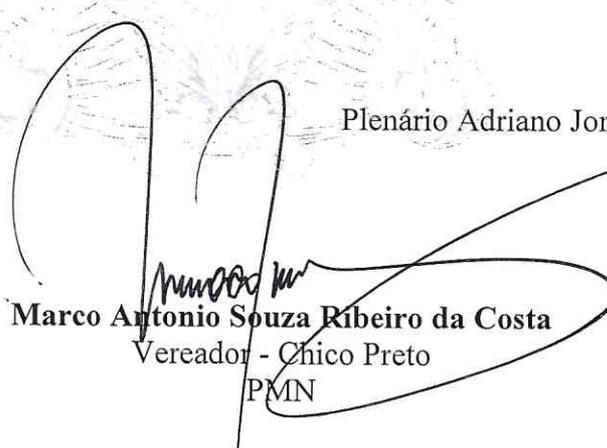
O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores de serviço.

A Seção III estabelece normas aos veículos do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros. O inciso IV, do artigo 6º dita que os veículos destes serviços não poderão ter mais de cinco anos.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir o inciso IV do artigo 6º, pois, entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para o ingresso do seu próprio sistema de aplicativo, podendo assim, ajustar o seu valor conforme a preferência do cliente caso queira um carro mais novo ou mais antigo.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019

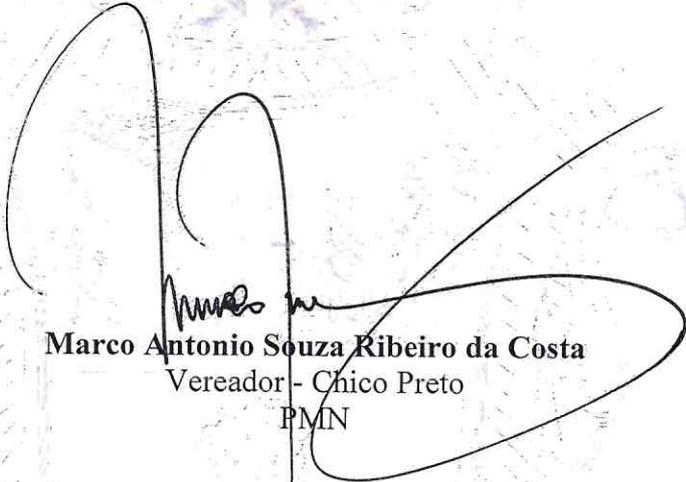


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 029 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Fica suprimido o artigo 7º do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores de serviço.

A Seção III estabelece normas aos veículos do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros. O artigo 7º torna obrigatória "a fixação da identificação com foto do motorista prestador do serviço no interior do veículo, em local visível aos passageiros", igualando os motoristas parceiros dos aplicativos intermediadores de serviço de transporte aos motoristas permissionários do serviço público de transporte individual.

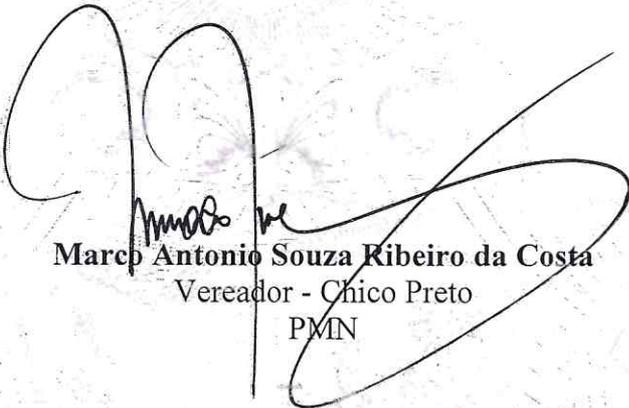
A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir o artigo 7º, pois entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos dentro do próprio sistema de aplicativo.

Inclusive, os aplicativos *já incluem em seus sistemas a foto dos motoristas*, permitindo aos passageiros identificá-los facilmente, sem a necessidade de se gastar com a impressão de uma identificação a ficar visível no interior do veículo. Essa simples supressão gerará significativa economia aos cofres públicos e representa um passo rumo à desburocratização dos serviços.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*.

Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019

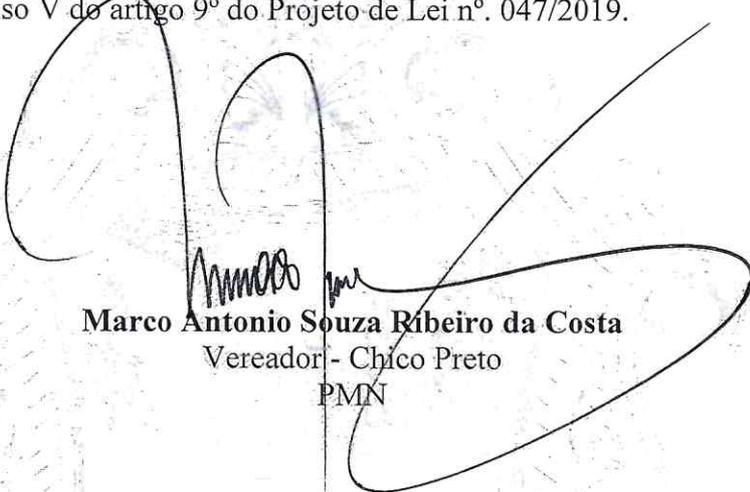


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 030 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da Emenda:

Fica suprimido o inciso V do artigo 9º do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

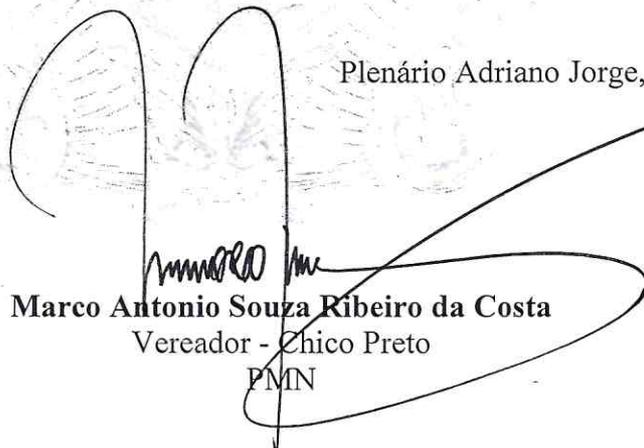
Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

O "Capítulo IV" estabelece os deveres a serem obedecidos, e a "Seção I" deste capítulo trata dos prestadores do serviço, a saber, os motoristas parceiros dos aplicativos intermediadores. A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir o inciso V do artigo 9º, pois, entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus passageiros. É totalmente ilógico exigir que os motoristas possuam um documento expedido pelo poder público quando os aplicativos já podem oferecer, sem custo para os cofres públicos, ferramentas de igual propósito.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

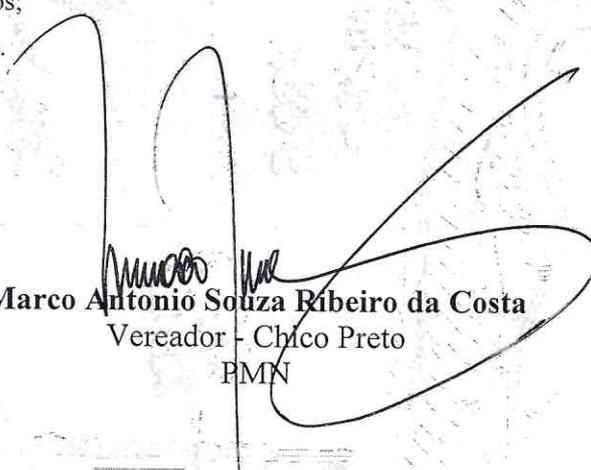
EMENDA Nº 031 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Texto da emenda:

Fica incluído novo inciso no art. 10. com a seguinte redação:

"INCISO NOVO - no momento em que a plataforma de serviço intermediar, através de seu aplicativo, o contato entre um motorista e um passageiro, dever-se-á constar para ambos os usuários as seguintes informações:

- a. Nome dos usuários;
- b. Foto dos usuários.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

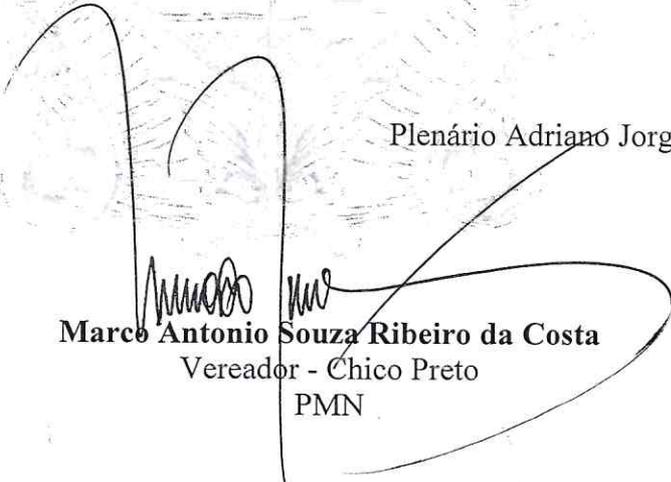
A propositura em sua seção II trata dos deveres das empresas operadoras do transporte remunerado privado individual de passageiros. Em seu art. 10. inicia o rol taxativo das obrigações e deveres destas empresas.

Desde que os aplicativos de transporte começaram a aceitar dinheiro ao invés de apenas cartão, assaltantes começaram a se passar por usuários destas plataformas para cometerem delitos de roubo e até mesmo latrocínio. Maioria dos aplicativos fornecem aos passageiros a foto do motorista, entretanto não há reciprocidade de informações ao motorista.

Visando a segurança daqueles que utilizarão estes serviços, apresentamos um novo inciso que obriga as empresas privadas intermediadoras de serviços de Transporte Privado Individual de Passageiros a apresentar, no momento em que o motorista for comunicado que há um passageiro o chamando, foto do passageiro para o motorista e vice-versa.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 22 de maio de 2019

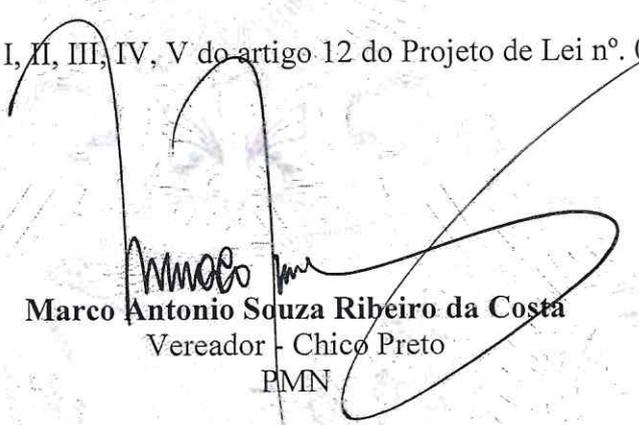


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 032 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da emenda:

Fica suprimido os incisos I, II, III, IV, V do artigo 12 do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

O artigo 12 dita as normas referentes às infrações administrativas, bem como as suas penalidades de multa ou medida administrativa aos prestadores do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, entretanto, estas partem de exigências que se mostram inconstitucionais, à luz, inclusive, de recente decisão do Supremo Tribunal Federal. O RE 1054110, resultado da ADPF 449 é bem claro: **não pode lei municipal restringir o livre exercício das atividades privadas de transporte e intermediação por aplicativo.**

Contrariando o preceito constitucional da livre iniciativa, os incisos II, III, IV estabelecem infrações referente à infrações decorrentes de exigências inconstitucionais e restritivas: caso o motorista não possua Certificado Anual de Autorização - CCA ou este esteja vencido, caso este preste serviço sem identificação ou preste serviço com documento de identificação fora dos padrões estabelecidos. Estas infrações (e suas anteriores exigências) se assemelham com às que são aplicáveis à categoria de táxi, um serviço público, que possui restrições decorrentes do fato de ser uma concessão pública recebida mediante autorização emitida pelo poder público. Não se aplicam aos serviços de transporte privado realizado via intermediação por aplicativo.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir os incisos I, II, III, IV, V do artigo 12, pois entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus usuários. É totalmente inviável e inconstitucional o poder público exigir que os motoristas dos aplicativos tenham curso para prestação de serviço de transporte remunerado de passageiros, pois cabe à iniciativa privada ser regular.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em

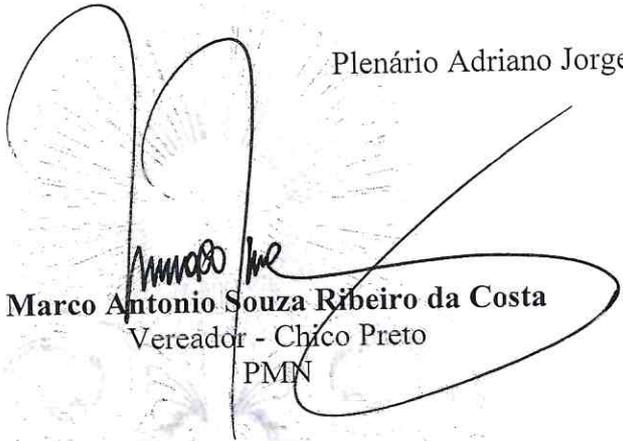


CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CÂMARA
ISO 9001

um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019

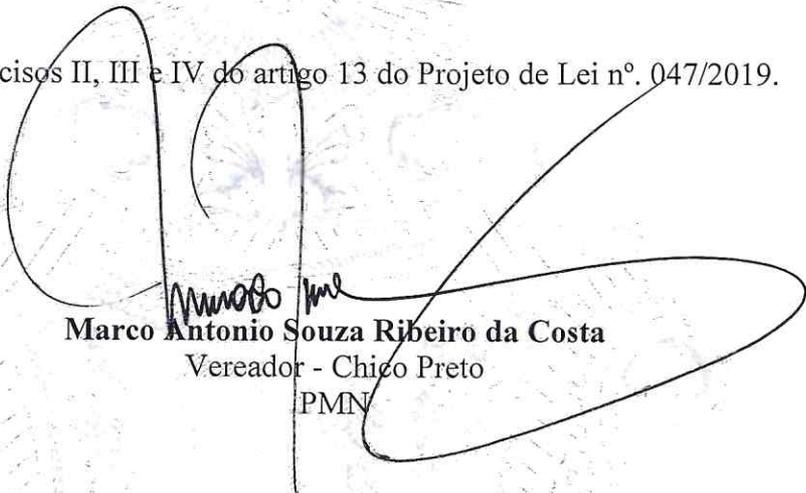


Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 033 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Ficam suprimido os incisos II, III e IV do artigo 13 do Projeto de Lei nº. 047/2019.



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente proposição visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

O artigo 13 dita as normas referentes às infrações administrativas, bem como as suas penalidades de multa ou medida administrativa às empresas cujas plataformas atuam na intermediação entre os usuários e os motoristas parceiros para o transporte remunerado privado individual de passageiros, entretanto, estas partem de exigências que se mostram inconstitucionais, à luz, inclusive, de recente decisão do Supremo Tribunal Federal. O RE 1054110, resultado da ADPF 449 é bem claro: **não pode lei municipal restringir o livre exercício das atividades privadas de transporte e intermediação por aplicativo.**

Contrariando o preceito constitucional da livre iniciativa, os incisos II, III, IV estabelecem infrações referente à infrações decorrentes de exigências inconstitucionais e restritivas: não há que se falar em "autorização" para prestar o serviço, pois não é o Poder Público que define quem irá prestar ou deixar de prestar o serviço, mas os critérios estabelecidos pela empresa privada. Estas infrações (e suas anteriores exigências) se assemelham com às que são aplicáveis à categoria de táxi, um serviço público, que possui restrições decorrentes do fato de ser uma concessão pública recebida mediante autorização emitida pelo poder público. Não se aplicam aos serviços de transporte privado realizado via intermediação por aplicativo.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir os incisos II, III e IV do artigo 13, pois entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus usuários. É totalmente inviável e inconstitucional o poder público exigir algo que cabe à iniciativa privada regular.

Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico

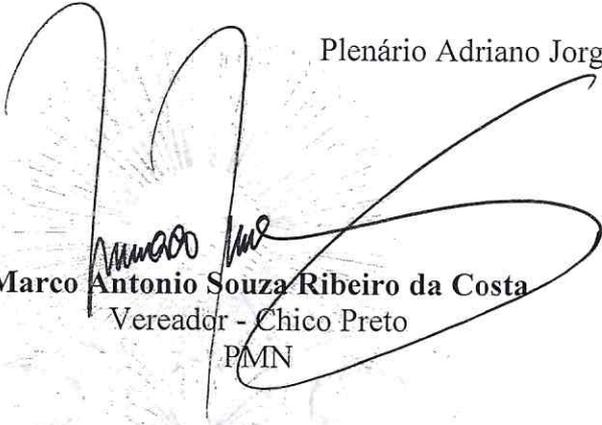


CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019



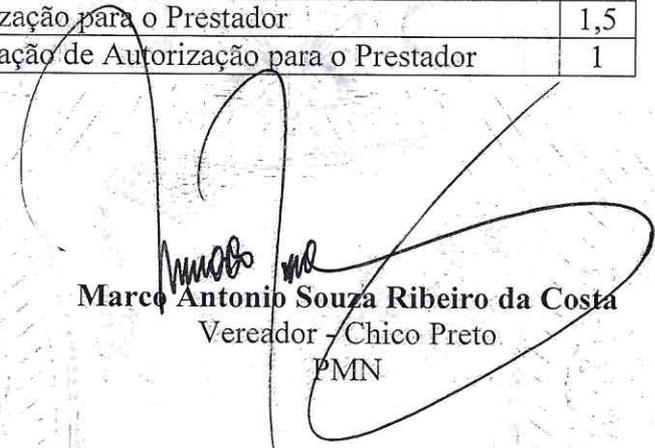
Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN

EMENDA Nº 034 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”.

Texto da Emenda:

Ficam suprimidos os seguintes itens do "Anexo Único":

Autorização para o Prestador	1,5
Renovação de Autorização para o Prestador	1



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto.
PMN

Justificativa

O Projeto de Lei nº. 047/2019 dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências. A presente propositura visa regulamentar os modais do sistema de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativos, estabelecendo regras para os prestadores e intermediadores desse serviço.

Os artigos 5 e 12 ditam normas referentes à necessidade de autorização para a realização do serviço privado, bem como as infrações administrativas decorrentes dessas exigências, bem como as suas penalidades de multa ou medida administrativa aos prestadores do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Estas exigências se mostram inconstitucionais, à luz, inclusive, de recente decisão do Supremo Tribunal Federal. O RE 1054110, resultado da ADPF 449 é bem claro: **não pode lei municipal restringir o livre exercício das atividades privadas de transporte e intermediação por aplicativo**. Consequentemente, totalmente descabida é a exigência de que o motorista parceiro da empresa intermediadora tenha que requerer autorização para a prestação do serviço, quanto mais ter que pagar anualmente pela renovação dessa autorização.

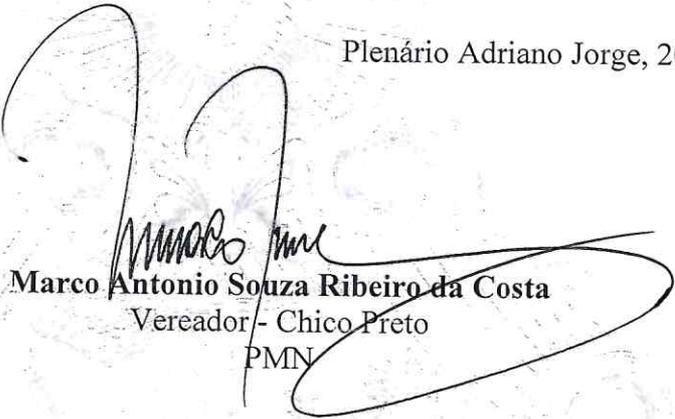
Contrariando o preceito constitucional da livre iniciativa, a cobrança das taxas decorre de exigências inconstitucionais e restritivas: que o motorista possua Certificado Anual de Autorização - CCA, e promova a renovação deste Certificado anualmente. Estas cobranças se assemelham com às que são aplicáveis à categoria de táxi, um serviço público, que possui restrições decorrentes do fato de ser uma concessão pública recebida mediante autorização emitida pelo poder público. Não se aplicam aos serviços de transporte privado realizado via intermediação por aplicativo.

A emenda ora apresentada tem como objetivo suprimir os itens inconstitucionais do Anexo Único, pois entendemos que não cabe ao poder público este tipo de imposição, cabendo à iniciativa privada ditar suas próprias normas e requisitos para os veículos e seus usuários. É totalmente inviável e inconstitucional o poder público exigir que os motoristas realizem tais pagamentos.



Ademais, há de se considerar o princípio da livre iniciativa. Fundamento da própria República Federativa do Brasil, nos termos do art. 1º, IV, o princípio da livre iniciativa é uma das normas que fundamentam *todas as demais normas do Ordenamento Jurídico do Brasil*. Lutar pela livre iniciativa é lutar por uma vida digna para todos os que desejam empreender. Em um entendimento mais amplo, significa dizer que a livre iniciativa é um direito humano básico que não pode ser restringido. Pois, através da aplicação concreta deste princípio e da valorização do trabalho que a ordem econômica se mantém, fortalecendo a economia do nosso município e do nosso país.

Plenário Adriano Jorge, 20 de maio de 2019



Marco Antonio Souza Ribeiro da Costa
Vereador - Chico Preto
PMN



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR ELISSANDRO AMORIM BESSA - SD

EMENDA Nº 35 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

Dê-se a seguinte redação ao inciso VI do artigo 5º:

“Art. 5º - [...]

VI - ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.2013, de 24 de junho de 1991, ou ser inscrito como microempreendedor individual, nos termos do art. 18-A, da Lei complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006;”



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Considerando os termos do artigo 11, V, “h”, da Lei 8.213 de 24 de julho de 1991, que torna obrigatória a inscrição como contribuinte individual do INSS, a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não. Considerando a regulamentação trazida pelo Decreto N.º 9.792, de 14 de maio de 2019, que Regulamenta o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a exigência de inscrição do motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social, este representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

A inscrição do motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte do Regime Geral de Previdência Social como Micro Empreendedor Individual –MEI, trará inúmeros benefícios a este trabalhador, pois desta forma terá melhores condições de trabalho, pois lhe será disponibilizado CNPJ, terá possibilidade de abrir conta bancária além de acesso a financiamentos.

Pelo exposto, peço e conto com o apoio de todos os colegas Vereadores para o prosseguimento e aprovação da presente Proposta de Emenda a este importante projeto de lei

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 06 de junho de 2019.

ELISSANDRO AMORIM BESSA
VEREADOR - SOLIDARIEDADE



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR ELISSANDRO AMORIM BESSA - SD

EMENDA Nº 036 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

O artigo 4.º do Projeto de Lei nº 047/2019, passa a ter a seguinte redação e acrescenta-se os incisos I, II, III e IV:

“Art. 4.º A base de cálculo da tarifa dos serviços prestados no Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros será estabelecida pelo Poder Público, podendo em horário de pico, domingos e feriados, haver tarifa oficial diferenciada, regulamentada por ato do prefeito de Manaus.

I - fica vedada a cobrança de tarifa dinâmica;

II - fica vedada a cobrança de tarifa de cancelamento, quando efetuada pelo prestador do serviço;

III - o serviço Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros é remunerado por tarifa oficial aprovado por ato do Prefeito de Manaus, com base em estudos técnicos realizados pela SMTU;

IV - os estudos de atualização dos valores das tarifas do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros serão feitos a partir de solicitação dos seus prestadores por intermédio das administradoras de



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede à SMTU, que aprovará ou não a necessidade de reajuste.”

JUSTIFICATIVA

Considerando o contido no artigo 22, I, “a”, da Lei Orgânica do Município de Manaus e artigo 146 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus, no exercício de suas funções institucionais, dentre outros dispositivos legais, o representante legislativo, que esta subscreve, vem apresentar justificativa a presente emenda ao projeto de lei, como segue:

O Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede teve a sua regulamentação através da Lei N.º 13.640, de 26 março 2018¹, a qual delegou aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, previsto no inciso X do art. 4º² desta lei, no âmbito dos seus territórios, devendo observar diretrizes mínimas, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço, além da efetiva cobrança dos tributos municipais devidos.

Logo, conforme prevê o artigo 256, III³, da LOMAN, deve o Município, no mínimo, estabelecer o parâmetro da tarifa a ser cobrada por este serviço. E conseqüentemente, por igual motivo, deve vedar a cobrança de tarifa dinâmica, eis que é uma prática abusiva, pois eleva sem justa causa o preço da tarifa cobrada pelo serviço. Além disso, seria uma vantagem excessiva para a empresa e o prestador, uma vez que o consumidor usuário contrata o serviço sem perceber que o valor será abusivo e maior do que o valor normal daquela corrida. Portanto, esta

¹ Lei 13.640, de 26 de Março de 2018, Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

² 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.

³ Art. 256 O Município, para a prestação de serviços de transporte público, fará obedecer os seguintes princípios básicos:

III - tarifa social que remunere de forma justa o serviço;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



prática é expressamente proibida por legislação federal lei N.º 8.078, de 11 de setembro de 1990, Código de Defesa do Consumidor em seu artigo 39, V e X⁴.

Ante ao exposto, peço e conto com o apoio de todos os colegas Vereadores para o prosseguimento e aprovação da presente Proposta de Emenda a este importante projeto de lei.

Plenário Adriano Jorge, Manaus, 06 de junho de 2019.

VEREADOR BESSA

Solidariedade

⁴ Lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.
Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

- V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;
- X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



GABINETE DO VEREADOR ROSIVALDO CORDOVI

EMENDA Nº 37 AO PROJETO DE LEI Nº 047/2019 que “DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado e Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências”.

Cria os incisos XII e XIII do Art. 10º, que passa a ser a seguinte:

Art. 10º. *Omissis*

...

XII – disponibilizar serviço prioritário e especializado para pessoas idosas e PcD's, ofertando para essas pessoas atendimento inclusivo em suas plataformas.

XIII – disponibilizar motoristas capacitados, através de cursos específicos, para atender os indivíduos especificados no inciso XII.

XIV – disponibilizar nos aplicativos e plataformas, sistemas de inclusão para PcD's, de forma a atender toda e qualquer deficiência.

Cria o inciso XI do Art. 13º, que passa a ser a seguinte:

Art. 13º. *Omissis*

...

XI – Não cumprir com o disposto dos incisos XII, XIII e XIV;

- do art 10 -



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Pena: Multa no valor de 50UFM's, em caso de reincidência,
multa no valor de 100 UFM's.

Manaus, 11 de junho de 2019



ROSIVALDO CORDOVIL
Vereador – Líder PODE



JOELSON SILVA
Vereador / PSDB



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Tendo em vista a necessidade especial e atenção que deve ser dispendida para PcD e pessoas Idosas, a emenda deve prosperar pois, o transporte, mesmo que particular, deve da melhor forma possível, atender com acessibilidade para toda a população do município.

Conforme o que preconiza a lei federal 10.098/00, bem como sua alteração através da lei 13.146/15, a acessibilidade é:

...

I - possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (grifo nosso).

Portanto é dever do presente projeto apresentar opções que atendam a todas pessoas, praticando a inclusão de acessibilidade, buscando evitar barreiras ao atendimento de idosos e PcD's.

Ainda sobre o caso em tela, é mister que a Constituição Federal garanta a todo cidadão o Direito de Ir e vir, em seu Art. 5, inciso XV, senão vejamos:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XV - e livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

Desta forma, é dever nosso atingir da melhor forma o assunto de acessibilidade, mesmo que não se trate de transporte coletivo, mas por se tratar de assunto de inclusão, e grande interesse da população.

A pessoa idosa, também não deve ser esquecida tampouco excluída da atenção deste projeto, pois assim como os PcD's, muitas das vezes possuem sua mobilidade reduzida, bem como dificuldade na utilização da tecnologia, desta forma, devem, os idosos serem atendidos de forma a facilitar, a acessibilidade desta classe, aos aplicativos e aos serviços de qualidade, mesmo com a necessidade de atenção especial.

Art. 3º É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação do direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, à cultura, ao esporte, ao lazer, ao trabalho, à cidadania, à liberdade, à dignidade, ao respeito e à convivência familiar e comunitária.

§ 1º A garantia de prioridade compreende:

I – atendimento preferencial imediato e individualizado junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população;



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



O Estatuto do Idoso lei Nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, defende os direitos da pessoa idosa, destacando a prioridade de atendimento e inclusão social das pessoas idosas, desta forma, devemos atender também às exigências legais do Estatuto do Idoso, para que o serviço atenda, também, a essa grande parte da população que necessita de atendimento e atenção especial.

Pelos motivos expostos, entendemos ser de grande importância a aprovação da presente emenda para acrescentar as exigências que impactarão positivamente a vida das minorias que por este estão sendo defendidas.

Manaus, 11 de junho de 2019



ROSIVALDO CORDOVIL
Vereador – Líder do PODE



JOELSON SILVA
Vereador / PSDB



PROCURADORIA GERAL

EMENDAS AO PL 047/2019.

AUTORIA DAS EMENDAS: Ver(s). Prof. Fransuá e outros.

INTERESSADO: 2ª CCJR.

PARECER

EMENDAS AO PROJETO DE LEI DE INICATIVA DO EXECUTIVO QUE REGULAMENTA A EXPLORAÇÃO PRIVADA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR MEIO APLICATIVO – INGERÊNCIA NA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL – APROVEITAMENTO DE PARTE DAS EMENDAS.

Trata-se de 37 emendas de autorias do Ver. Prof. Fransuá e outros vereadores ao projeto de lei nº 047/2019 de autoria do Executivo Municipal que “DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no município de Manaus e dá outras providências”.

Foram retiradas de tramitação por suas próprias autorias as emendas 01, 02, 03, e 18.

É o relatório.

V



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



Cuidam os presentes de solicitação de parecer sobre a emenda ao projeto de lei que, em suam, trata regulamentação da exploração do transporte privado de passageiros por meio de aplicativo de mobilidade urbana.

Cumprе ressaltar que o parecer jurídico sobre o projeto já foi emitido, de forma que o presente se refere tão somente à emenda.

Conforme se observa da proposta original, qual seja, o PL 047/2019, o proponente, no caso o Executivo Municipal, visa regulamentar o transporte por meio de aplicativos.

É, portanto, típica matéria administrativa cabendo tão somente ao Poder Executivo esse exercício, visto ser o Poder Administrador do Município.

Ora, a iniciativa parlamentar de lei que versa sobre serviços públicos denota ingerência do Poder Legislativo no âmbito de atuação reservado ao Poder Executivo, constituindo ofensa ao princípio constitucional da reserva da administração. Nesse sentido, v.g., o Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 508.827/SP, (Segunda Turma, DJe 19.10.2012), assim ementado:

“EMENTA: AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. REPRESENTAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI MUNICIPAL PAULISTA N. 12.614/1998. ISENÇÃO PARCIAL. ‘ZONA SUL’. ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DO ESTADO. MATÉRIA DE INICIATIVA DO PODER EXECUTIVO. VÍCIO FORMAL. PRECEDENTES. AGRAVO REGIMENTAL AO QUAL SE NEGA PROVIMENTO.”

Dessa forma, por haver excessiva ingerência na Administração, as emendas 05, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, e 36 ferem o princípio da independência e harmonia dos Poderes insculpido no art. 2º da Constituição Federal e art. 14 da LOMAN.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

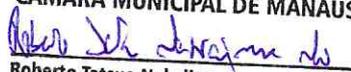


Todavia, as emendas 13, 19, 37 e 38, se adéquam à lei proposta não importando em excessiva ingerência.

Pelo exposto, recomenda-se a não tramitação das emendas 05, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, e 36 ferem o princípio da independência e harmonia dos Poderes insculpido no art. 2º da Constituição Federal e art. 14 da LOMAN, e o aproveitamento das emendas 13, 19, 37 e 38.

É o parecer.

Manaus, 17 de junho de 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE MANAUS

Roberto Tatsuo Nakajima Fernandes Neto
Procurador Geral

ROBERTO TATSUO NAKAJIMA FERNANDES NETO

Procurador Geral

GABINETE DO CORONEL VEREADOR GILVANDRO MOTA

2ª COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO – CCJR

EMENDA Nº 038 AO PROJETO DE LEI Nº. 047/2019 de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências."

Cria o inciso VI do Art. 6º, que passa ser a seguinte:

Art. 6º. Omissis

...

VI - Aos veículos inclusivos para pessoas com deficiência, Dispor de; identificação de veículo acessível, dispositivo sonoro, visual e tátil indicando todos os pontos de parada entre a origem e o destino da viagens de forma a garantir as condições de acessibilidade considerando a especificidade de cada deficiência.

Cria o inciso XV e XVI do Art. 10º, que passa ser a seguinte:

Art. 10º. Omissis

...

XV - Ter no mínimo 1% (um por cento) do total de veículos da frota acessível, com as adaptações de modo a garantir o acesso, a circulação e a permanência com segurança e conforto no seu interior para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

XVI - Ter aplicativos, plataformas de Comunicação de Rede e outros meios em formatos acessíveis para pessoas com deficiência;

Estatuto da Pessoa com Deficiência - Lei Federal nº 13.146/2015

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e

autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros

serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - tecnologia assistiva ou ajuda técnica: produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social;

IV - barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- c) barreiras nos transportes:** as existentes nos sistemas e meios de transportes;
- d) barreiras nas comunicações e na informação:** qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;
- e) barreiras atitudinais:** atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas;
- f) barreiras tecnológicas:** as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias;

V - comunicação: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (Libras), a visualização de textos, o Braille, o sistema de sinalização ou de comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações;

VI - adaptações razoáveis: adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais;

IX - pessoa com mobilidade reduzida: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;

XII - atendente pessoal: pessoa, membro ou não da família, que, com ou sem remuneração, assiste ou presta cuidados básicos e essenciais à pessoa com deficiência no exercício de suas atividades diárias, excluídas as técnicas ou os procedimentos identificados com profissões legalmente estabelecidas;

XIV - acompanhante: aquele que acompanha a pessoa com deficiência, podendo ou não desempenhar as funções de atendente pessoal.

Art. 4º Toda pessoa com deficiência tem direito à igualdade de oportunidades com as demais pessoas e não sofrerá nenhuma espécie de discriminação.

§ 1º Considera-se discriminação em razão da deficiência toda forma de distinção, restrição ou exclusão, por ação ou omissão, que tenha o propósito ou o efeito de prejudicar, impedir ou anular o reconhecimento ou o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais de pessoa com deficiência, incluindo a recusa de adaptações razoáveis e de fornecimento de tecnologias assistivas.

§ 2º A pessoa com deficiência não está obrigada à fruição de benefícios decorrentes de ação afirmativa.

Art. 5º A pessoa com deficiência será protegida de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, tortura, crueldade, opressão e tratamento desumano ou degradante.

Parágrafo único. Para os fins da proteção mencionada no caput deste artigo, são considerados especialmente vulneráveis a criança, o adolescente, a mulher e o idoso, com deficiência.

Art. 8º É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação,

à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Art. 10. Compete ao poder público garantir a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida.

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

§ 1º Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.

Art. 50. O poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência. (Vide Decreto nº 9.762, de 2019) (Vigência).

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo.

Art. 53. A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.

Art. 54. São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei e de outras normas relativas à acessibilidade, sempre que houver interação com a matéria nela regulada:

II - a outorga ou a renovação de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade.

§ 1º O desenho universal será sempre tomado como regra de caráter geral.

§ 2º Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável.

§ 5º Desde a etapa de concepção, as políticas públicas deverão considerar a adoção do desenho universal.

Art. 62. É assegurado à pessoa com deficiência, mediante solicitação, o recebimento de contas, boletos, recibos, extratos e cobranças de tributos em formato acessível.

Art. 63. É obrigatória a acessibilidade nos sítios da internet mantidos por empresas com sede ou representação comercial no País ou por órgãos de governo, para uso da pessoa com deficiência, garantindo-lhe acesso às informações disponíveis, conforme as melhores práticas e diretrizes de acessibilidade adotadas internacionalmente.

§ 1º Os sítios devem conter símbolo de acessibilidade em destaque.

Art. 64. A acessibilidade nos sítios da internet de que trata o art. 63 desta Lei deve ser observada para obtenção do financiamento de que trata o inciso III do art. 54 desta Lei.

Art. 67. Os serviços de radiodifusão de sons e imagens devem permitir o uso dos seguintes recursos, entre outros:

I - subtítuloção por meio de legenda oculta;

II - janela com intérprete da Libras;

III - audiodescrição.

§ 2º Consideram-se formatos acessíveis os arquivos digitais que possam ser reconhecidos e acessados por softwares leitores de telas ou outras tecnologias assistivas que vierem a substituí-los, permitindo leitura com voz sintetizada, ampliação de caracteres, diferentes contrastes e impressão em Braille.

§ 3º O poder público deve estimular e apoiar a adaptação e a produção de artigos científicos em formato acessível, inclusive em Libras.

Art. 69. O poder público deve assegurar a disponibilidade de informações corretas e claras sobre os diferentes produtos e serviços ofertados, por quaisquer meios de comunicação empregados, inclusive em ambiente virtual, contendo a especificação correta de quantidade, qualidade, características, composição e preço, bem como sobre os eventuais riscos à saúde e à segurança do consumidor com deficiência, em caso de sua utilização, aplicando-se, no que couber, os arts. 30 a 41 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 .

§ 1º Os canais de comercialização virtual e os anúncios publicitários veiculados na imprensa escrita, na internet, no rádio, na televisão e nos demais veículos de comunicação abertos ou por assinatura devem disponibilizar, conforme a compatibilidade do meio, os recursos de acessibilidade de que trata o art. 67 desta Lei, a expensas do fornecedor do produto ou do serviço, sem prejuízo da observância do disposto nos arts. 36 a 38 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 .



Coronel Gilvandro Mota
Vereador - (PTC)



GABINETE DO VEREADOR MARCEL ALEXANDRE

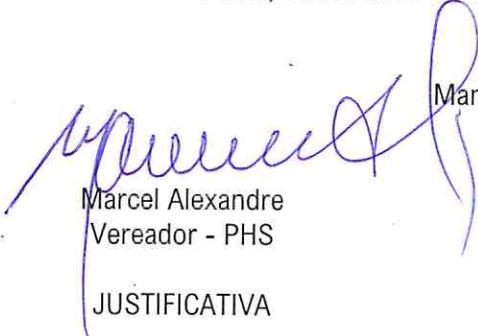
EMENDA 39 ao projeto de Lei Nº 047/2019 que DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

Art. 1º Fica alterado os dispositivos que especifica com a seguinte redação.

Art. 5º ...

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 ou inscrição municipal como autônomo ou alternativamente como MEI, observando-se as regras para este regime tributário;

Manaus, 18 de junho de 2019.


Marcel Alexandre
Vereador - PHS

JUSTIFICATIVA

Esta emenda modifica o inciso VI do Art. 5º para estender a previsão de inscrição do motorista como segurado contribuinte individual ou como microempreendedor individual, além de autônomo. Atendendo o inciso III do Art. 11-A da Lei Nº 12.587/2012.

Art. 11-A... 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. gurado contribuinte individual ou como microempreendedor individual, além de autônomo. Atendendo o inciso III do Art. 11-A da Lei Nº 12.587/2012.

GABINETE DO VEREADOR MARCEL ALEXANDRE

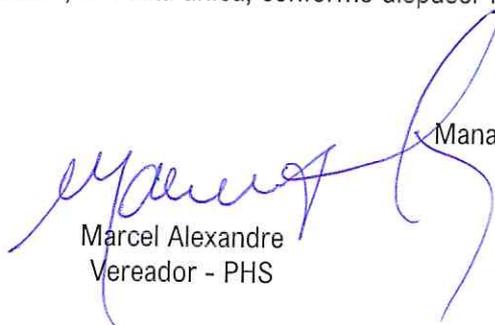
EMENDA 40 ao projeto de Lei Nº 047/2019 que DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

Art. 1º Fica alterado os dispositivos que especifica com a seguinte redação.

Art. 8º sem prejuízo de outras obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará no pagamento de taxa decorrente do poder de polícia, exercido pelo município, a ser efetuado pelos Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede, em valor correspondente a meio (0,5) UFM mensalmente, por veículo cadastrado, recolhido anualmente, em cota única, conforme dispuser regulamento.

Parágrafo único. Suprimido

Manaus, 18 de junho de 2019.



Marcel Alexandre
Vereador - PHS

JUSTIFICATIVA

Esta emenda substitui o artigo 8º e suprime seu parágrafo único para corrigir previsão de preço público para tributo com fundamento no poder de polícia. Taxas é cobrado em razão de (1) exercício do poder de polícia ou (2) pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição. Art. 145, II da CF/88. Lembramos que tratamos de autorização de serviço de transporte, que nada mais é que a anuência da Administração em possibilitar o exercício de serviço de interesse público. Aqui, não se delega nada, permite-se. As matérias sujeitas à autorização não são privativas do Estado, mas, por se tratarem de setores importantes da sociedade, sujeitar-se-ão a um regime que poderá sofrer restrições quanto a livre-iniciativa e livre-concorrência. São os casos, por exemplo, da Saúde, Educação, Instituições Financeiras etc. Nesse caso, autorização, o valor cobrado é preço público em sentido estrito. Quando a atividade é "livre" para os particulares, desde que preenchidas as condições previstas na Constituição Federal e em leis e/ou normas específicas.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº

Assinatura ISO 9001

2ª COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO – CCJR.

PARECER AS 40 EMENDAS AO PROJETO DE LEI 047/2019 de AUTORIA do EXECUTIVO MUNICIPAL que DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

PARECER

Por oportuno, início com breve consideração sobre a matéria que trata sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus.

Desde a regulamentação pela Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018 que acrescentou os artigos 11-A e 11-B na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passou ser da **competência exclusivamente** dos Municípios e do Distrito Federal **regulamentar e fiscalizar** o serviço de **transporte remunerado privado individual 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**. Tal conclusão se aduz dos seguintes artigos:

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.

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:

O Plenário do Supremo Tribunal Federal - STF definiu duas teses a serem aplicadas na regulamentação do serviço de **transporte remunerado privado individual de passageiros** nos Municípios, vejamos:

A proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência;

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 na Lei 13.640 e pela Constituição Federal.

Na primeira tese não é o caso do Município de Manaus, que optou por regulamentar o serviço no âmbito do município. **Na segunda** tese o município não pode contrariar os parâmetros fixados pela legislação federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal, sendo os parâmetros da legislação federal os seguintes elencados nos incisos dos artigos 11-A e 11-B na Lei nº 12.587/12. Vejamos:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº **ISO 9001**

Assinatura

Art. 11-A

- 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 Autorização dos serviços pelo Município aos motoristas que:

- 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.

Seguindo estes parâmetros e os preceitos da Constituição Federal, passamos a análise das emendas apresentadas pelos vereadores, onde trataremos individualmente por numeração de das emendas. Vejamos:

As **EMENDAS 01, 02 e 03** foram **retiradas pelo autor**, Vereador François Vieira da Silva Matos - Professor Fransuá, razão pela qual não se analisará a legalidade e constitucionalidade destas emendas.

As emendas 04 e 05 de Aatoria do Vereador Elissandro Amorim Bessa – Bessa, acrescentam incisos novos no artigo 5º, que trata de parâmetros a serem cumpridos pelos motoristas de aplicativos, quais sejam:

EMENDA 04 – Inciso novo - Está em dia com as suas obrigações militares, o motorista do sexo masculino. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda**.

EMENDA 04 – Inciso Novo - Apresentar atestados de sanidade física e mental com o reconhecimento de firma do médico que os forneceram. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda**.

EMENDA 04 – Inciso Novo - Apresentar certidão de quitação eleitoral. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº

Assinatura _____ ISO. 90.01

orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda.**

EMENDA 05 – Inciso Novo - Não ter sido condenado nas penas previstas na Lei Federal nº 11.340 de 07 de agosto de 2006, ou em um dos artigos 213 a 217-A do decreto Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940, em decisão transitada em julgado, salvo restar comprovado o cumprimento da pena. As seguintes alterações acrescentam novos parâmetros não previstos na Lei 13.640. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda.**

As emendas **06, 07, 08, 09, 10, 11 e 12** de Autoria do Vereador François Vieira da Silva Matos - Professor Fransuá, tiveram os seguintes pareceres.

EMENDA 06 – foi **retirada** pelo o Autor;

EMENDA 07 – altera o art. 06 que trata da idade de ingresso no sistema de cinco (05) para oito (08) anos, mesmo proposta das **emendas 10, 13, 14 e 15**, esta emenda adota previsão do inciso II do Art. 11-B da Lei 13.640, que possibilita a idade máxima e às características exigidas pelo poder público municipal – **Contrário - consubstancia com as emendas 10, 13, 14 e 15.**

EMENDA 08 – acrescenta texto que remete a previsões da Lei 12.965/2014 e da Lei 13.709/2018, que já estão contempladas com a obrigação da plataforma ceder as informações necessárias para a fiscalização da operação – **contrária à emenda.**

EMENDA 09 – esta emenda transfere o seguro de acidentes pessoais a passageiros (APP) para as empresas operadora de transporte por aplicativos, permanecendo o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres (DPVAT) de responsabilidade do motorista, a emenda modifica o texto, mas a competência das operadoras está elencada no art. 10 – **Contrário à emenda - transferir para o artigo 10.**

EMENDA 10 – consubstanciada na emenda 07 – **Contrário à emenda.**

EMENDA 11 – esta emenda visa que o motorista tenha acesso no momento da confirmação da corrida o nome, foto e destino do passageiro, esta exigência extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 – **contrário à emenda.**

EMENDA 12 – a emenda visa suprimir no art. 3º a possibilidade de arquivar o dístico identificador das plataformas pelo órgão gestor do município. Cabe esclarecer que o dístico é a logo da plataforma que possibilita a identificação da mesma, tal exigência é parte indispensável para a identificação e imprescindível para regulamentação das plataformas, assim compete exclusivamente aos Municípios regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, previsão do art. 11-A da Lei 13.640 – **contrário à emenda.**



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº

Assinatura ISO 9001.....

EMENDA 13 – altera o art. 06 que trata da idade de ingresso no sistema de cinco (05) para oito (08) anos, mesmo proposta das **emendas 07, 10, 14 e 15**, esta emenda adota previsão do inciso II do Art. 11-B da Lei 13.640, que possibilita a idade máxima e às características exigidas pelo poder público municipal – **contrário - consubstancia com as emendas 07, 10, 14 e 15**.

EMENDA 14 – altera o art. 6º que trata da idade de ingresso no sistema de cinco (05) para nove (09) anos. É necessário esclarecer que o objeto desta emenda é a mesma versada nas emendas 07, 10, 13 e 15 que sugeririam a mesma alteração, todavia de cinco (05) para oito (08) anos.

Trago à tona o disposto no artigo 38, inciso III, do Regimento Interno da Câmara que trata da competência da Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que assim dispõe: III – opinar sobre o aspecto constitucional, legal e jurídico, de redação técnica legislativa, de todas as matérias em apreciação na Casa, **bem como sobre o mérito das composições que versem a respeito de Direito Civil**. Neste passo, cabe a CCJR manifestar-se no mérito sobre Direito Civil.

De fato, o objeto da emenda é de direito civil, houve uma composição voluntária, espontânea dos autores nas emendas quanto a idade de oito (08) anos nas emendas 07, 10, 13, 14 e 15 após as audiências públicas realizadas pela Câmara Municipal de Manaus, que se definiu como um tempo razoável de ingresso no sistema o tempo de 08 anos, fato que se rejeita e respectiva emenda – **contrário à emenda**.

A emenda 15 de Autoria do Vereador Elissandro Amorim Bessa - Bessa, tem o seguinte parecer.

EMENDA 15 – altera os incisos o art. 6º que trata da idade de ingresso no sistema de cinco (05) para nove (09) anos. É necessário esclarecer que o objeto desta emenda é a mesma abordada nas emendas 07, 10, 13 e 14 que sugeririam a mesma alteração, todavia de cinco (05) para oito (08) anos.

Trago à tona o disposto no artigo 38, inciso III, do Regimento Interno da Câmara que trata da competência da Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que assim dispõe: III – opinar sobre o aspecto constitucional, legal e jurídico, de redação técnica legislativa, de todas as matérias em apreciação na Casa, **bem como sobre o mérito das composições que versem a respeito de Direito Civil**. Neste passo, cabe a CCJR manifestar-se no mérito sobre Direito Civil.

De fato, o mérito da emenda e matéria sobre Direito Civil e houve uma composição voluntária, espontânea dos autores nas emendas 07, 10, 13, 14 e 15, após as audiências públicas realizadas pela Câmara Municipal de Manaus, que se definiu como um tempo razoável de ingresso no sistema o tempo de 08 anos, fato que se rejeita e respectiva emenda – **contrário à emenda**.

EMENDA 16 – acrescenta inciso novo ao art. 10 com a seguinte redação: **inciso novo** – oferecer curso aos motoristas de aplicativo para a prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros. A emenda transfere a responsabilidade às plataformas em realizar cursos, de tal sorte que será prestado melhor serviço à população, atendendo assim o disposto no inciso IV do Art. 5º da Lei Nº 12.587/2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana que está



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº CÂMARA

Assinatura ISO 9001

fundamentada nos seguintes princípios: IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano – **favorável à emenda**.

EMENDA 17 – acrescenta inciso novo ao art. 10 com a seguinte redação: **inciso novo** – conceder prazo para que o motorista de aplicativo possa recorrer ao ser penalizado pela empresa operadora de transporte por aplicativo. A seguinte alteração acrescenta novo parâmetro não previstos na Lei 13.640. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda**.

EMENDA 18 foi **retirada pelo autor**, Vereador William Alexandre Silva de Abreu - William Abreu, razão pela qual não se analisará o legalidade e constitucionalidade desta emenda.

EMENDA 19 – a emenda **suprime** a redação do parágrafo 2º do art. 10, que é a seguinte: § 2º O motorista de Transporte Remunerado Individual Privado, durante a prestação do serviço, deverá portar credencial emitida pela SMTU. É certo que o texto extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal. A mesma emenda também suprime no Art. 10 o inciso IX que tem a seguinte redação: comunicar à SMTU ao órgão gestor, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo.

A emenda 19 padece de erro formal por não observar a previsão do inciso I do art. 171 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus que prevê:

Art. 171. As emendas apresentadas às proposições poderão ser:

I – Supressivas: quando suprimirem, total ou parcialmente, um artigo, parágrafo, inciso ou alínea de um projeto;

Observado os termos do inciso I do Art. 171, se conclui que a referência a artigo, parágrafo, inciso e alínea estão no singular. Neste caso, não há como ser favorável aos dispositivos acolhidos e contrário aos dispositivos rejeitados na mesma emenda, pois a emenda apresentada é única, de tal forma foi atribuída o número 19 a proposição. Situação que poderia ser superada caso rejeitada ou aprovada a integralidade da emenda.

Por esse motivo apresento voto **CONTRÁRIO À EMENDA 19**. Acolhendo a pretensão de supressão do parágrafo 2º em emenda apresentada à comissão.

EMENDA 20 – a emenda acrescenta dois incisos com os seguintes textos: **Inciso Novo - declarar** não ser ocupante de cargo, função ou emprego público de dedicação exclusiva na união e; **Inciso Novo** - o motorista que exercer outra atividade laboral em empresas privadas, deverá apresentar declaração ou termo de consentimento, emitida por seu empregador, estado ou município e suas autarquias, fundações e empresas públicas. As seguintes alterações acrescentam novo parâmetros não previsto na Lei 13.640. É clara que as intenções das



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº **ISO 9001**

Assinatura

emendas extrapolam as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda**.

EMENDA 21 – a emenda acrescenta o seguinte inciso com o texto: **inciso novo - ser** licenciado no município de Manaus. A seguinte alteração acrescenta novo parâmetro não previsto na Lei 13.640. É clara que a intenção da emenda extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **contrário à emenda**.

As emendas 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34 de Autoria do Vereador Marco Antônio Souza Ribeiro da Costa - Chico Preto, recebem os seguintes pareceres:

EMENDA 22 – a emenda altera o texto do inciso IV do art. 9º que trata dos deveres do prestador do serviço com a seguinte redação: **inciso IV** – não fumar no interior do veículo, atentando ainda para as disposições dos artigos 172 e 252 do código de trânsito brasileiro - Lei nº 9.503/1997. A alteração pela referida emenda é permitir que o passageiro possa fazer uso de cigarros, cigarrilhas, charutos, cachimbos ou qualquer outro produto fumígeno no interior do veículo. Todavia a Lei Nº 9.294/96, dispõe no **Art. 2º É proibido o uso de cigarros, cigarrilhas, charutos, cachimbos ou qualquer outro produto fumígeno, derivado ou não do tabaco, em recinto coletivo fechado, privado ou público**. O veículo utilizado pelos motoristas de aplicativos comportam até cinco (05) pessoas, de tal sorte que é considerado um recinto coletivo fechado privado e desta maneira não podemos ser favoráveis a esta emenda – **contrário à emenda**.

EMENDA 23 – a emenda busca alterar o texto do art. 3º para dar clareza aos termos “**plataforma de comunicação de rede**” e de “**provedor de internet**”. Os termos desafiam a ordem jurídica em sua totalidade. Ao Direito do Consumidor é oportuno reconhecer a vulnerabilidade associada a este fabuloso mundo novo, no sentido de promover uma efetiva tutela. Uma nova ordem passa a exigir uma discussão inclusive da natureza jurídica dessa simbiose entre produto e serviço. Neste passo, entendo que a **intermediadora dos serviços de transporte é a administradora que utiliza uma plataforma de comunicação de rede** através de um **provedor de internet**, onde milhares de pessoas obtém o acesso aos serviços. Por oportuno cabe afirmar que as definições no texto do artigo 3º encontram-se corretos com a intenção do PL 047/2019 – **contrário à emenda**.

EMENDA 24 – a emenda tem a intenção de alterar o texto do art. 5º sem mudar o mérito do artigo com o seguinte texto: Art. 5º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros **será realizado** pelo motorista que estiver devidamente cadastrado junto à empresa que cumpra os requisitos previstos no art. 3º e, mais ainda, às seguintes exigências. O Art. 11-B da Lei Nº 12.587/2012 aduz que: 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. O termo da emenda “**realizado**” converge para o objetivo do termo da Lei federal “**autorizado**” – **favorável à emenda**.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº **ISO 9001**

Assinatura

EMENDA 25 – a emenda tem a intenção de suprimir do texto do inciso IV do art. 5º a exigência de reconhecimento do registro em cartório dos contratos no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares. Reforça a ideia o advento da Lei Nº 13.726/2018 os itens burocráticos deverão ser eliminados na relação entre o cidadão e empresas com os órgãos e entidades públicas brasileiras, das três esferas, Federal, Estadual e Municipal – **favorável à emenda**.

EMENDA 26 - a emenda tem a intenção de suprimir o texto do inciso VIII do art. 5º a necessidade do motorista de aplicativo possuir curso para prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros. A emenda trata do mesmo objeto da **emenda 16** de autoria do Professor Franssuá, sem, contudo, se atentar ao disposto no inciso IV do Art. 5º da Lei Nº 12.587/2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana que está fundamentada nos seguintes princípios: IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano – **contrário à emenda**.

EMENDA 27 – a emenda modifica o texto do inciso I do Art. 6º que tem o seguinte texto “estar devidamente cadastrado no **Administrador da Plataforma de Comunicação de Rede**” substituindo por “estar devidamente cadastrado junto a **empresa de intermediação de serviços privados de transporte**” para dar clareza aos termos “**plataforma de comunicação de rede**” e “**provedor de internet**”. Os termos desafiam a ordem jurídica em sua totalidade. Ao Direito do Consumidor é oportuno reconhecer a vulnerabilidade associada a este fabuloso mundo novo, no sentido de promover uma efetiva tutela. Uma nova ordem passa a exigir uma discussão inclusive da natureza jurídica dessa simbiose entre produto e serviço. Neste passo, entendo que a **intermediadora dos serviços de transporte é a administradora que utiliza uma plataforma de comunicação de rede** através de um **provedor de internet**, onde milhares de pessoas obtém o acesso aos serviços. Por oportuno cabe afirmar que as definições no texto no inciso I do artigo 6º encontram-se corretos com a intenção do PL 047/2019 – **contrário à emenda**.

EMENDA 28 – a emenda **suprime** o inciso IV do Art. 6º que trata da idade do veículo para ingresso do sistema. É necessário esclarecer que o objeto desta emenda é a mesma abordada nas emendas 07, 10, 13, 14 e 15 que sugeririam a mesma alteração, todavia de cinco (05) para oito (08) anos. Esta emenda adota previsão do inciso II do Art. 11-B da Lei 13.640, que possibilita a idade máxima e às características exigidas pelo poder público municipal.

Trago à tona o disposto no artigo 38, inciso III, do Regimento Interno da Câmara que trata da competência da Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que assim dispõe: III – opinar sobre o aspecto constitucional, legal e jurídico, de redação técnica legislativa, de todas as matérias em apreciação na Casa, bem como sobre o mérito das composições que versem a respeito de Direito Civil. Neste passo, cabe a CCJR manifestar-se no mérito sobre Direito Civil.

De fato, o mérito da emenda e matéria sobre Direito Civil e houve uma composição voluntária, espontânea dos autores nas emendas 07, 10, 13, 14 e 15, após as audiências públicas realizadas pela Câmara Municipal de Manaus, que se definiu como um tempo razoável de ingresso no sistema o tempo de 08 anos, fato que se rejeita e respectiva emenda – **contrário à emenda**.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº

Assinatura ISO 9001

EMENDA 29 – esta emenda suprime o texto do Art. 7º É obrigatória a fixação da identificação com foto do motorista prestador do serviço no interior do veículo, em local visível aos passageiros. Trata do mesmo mérito que a **emenda 19**. É certo que o texto extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **favorável à emenda**.

EMENDA 30 – esta emenda suprime o texto do inciso V do Art. 9º. V - portar o documento de identificação do motorista expedido pela SMTU. Trata do mesmo mérito que a **emenda 19 e 29**. É certo que o texto extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **favorável à emenda**.

EMENDA 31 – esta emenda insere Inciso Novo com a seguinte redação - no momento em que a plataforma de serviço intermediar, através de seu aplicativo, o contato entre um motorista e um passageiro, dever-se-á constar para ambos os usuários as seguintes informações: a. Nome dos usuários; b. Foto dos usuários. Esta exigência extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 – **contrário à emenda**.

EMENDA 32 – esta emenda **suprime** as infrações previstas nos **incisos I, II, III, IV e V do art. 12**, vejamos cada inciso individualmente:

O inciso I prevê infração tratada no inciso IV do Art. 9º, todavia a Lei Nº 9.294/96, dispõe no Art. 2º É proibido o uso de cigarros, cigarrilhas, charutos, cachimbos ou qualquer outro produto fumígeno, derivado ou não do tabaco, em recinto coletivo fechado, privado ou público. O veículo utilizado pelos motoristas de aplicativos comportam até cinco (05) pessoas, de tal sorte que é considerado um recinto coletivo fechado privado e desta maneira não podemos ser favoráveis a esta emenda – **contrário à emenda**.

O inciso II prever a infração para o motorista que prestar serviço com o Certificado Anual de Autorização – CAA vencido. Estabelecendo Multa no valor de 2 UFM's. Todavia a previsão da infração está pautada em exigência que extrapola as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 – **favorável à emenda**.

O inciso III prever a infração para o motorista que prestar serviço sem identificação do motorista. Estabelecendo Multa no valor de 1UFM. Este inciso não trata de identificação exclusivamente emitida pelo órgão gestor, mas de documentos como CNH e RG – **contrário à emenda**.

O inciso IV prever a infração para o motorista que prestar serviço com documento de identificação fora dos padrões estabelecidos. Estabelecendo Multa no valor de 2 UFM's. Este



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº ISO 9001

Assinatura

inciso trata de identificação através de documentos como CNH e RG que seguem padrões estabelecidos em lei específicas – **favorável à emenda**.

Inciso V prever a infração para o motorista que não tratar com urbanidade os passageiros, outros Prestadores ou o público em geral. Estabelecendo multa no valor de 5 UFM's. Esta infração se atenta ao disposto no inciso IV do Art. 5º da Lei Nº 12.587/2012 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana que está fundamentada nos seguintes princípios: IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano – **contrário à emenda**.

A emenda 32 padece de erro formal por não observar a previsão do inciso I do art. 171 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus que prevê:

Art. 171. As emendas apresentadas às proposições poderão ser:

I – Supressivas: quando suprimirem, total ou parcialmente, um artigo, parágrafo, inciso ou alínea de um projeto;

Observado os termos do inciso I do Art. 171, se conclui que a referência a artigo, parágrafo, inciso e alínea estão no singular. Neste caso, não há como ser favorável aos dispositivos acolhidos e contrário aos dispositivos rejeitados na mesma emenda, pois a emenda apresentada é única, de tal forma foi atribuída o número 32 a proposição. Situação que poderia ser superada caso rejeitada ou aprovada a integralidade da emenda.

Por esse motivo apresento voto **CONTRÁRIO À EMENDA 32**. Acolhendo a pretensão de supressão dos incisos II e IV em emenda apresentada à comissão.

EMENDA 33 - esta emenda **suprime** as infrações previstas nos incisos II, III e IV do art. 13, vejamos cada inciso individualmente:

O inciso II prever a infração para a plataforma que cadastrar Prestador sem autorização para prestação de serviço. Estabelecendo multa no valor de 500 UFM's. Superada a exigência cadastro do motorista é inócua a aplicação da infração – **favorável à emenda**.

O inciso III prever a infração para a plataforma que Impedir ou dificultar o cadastro de Prestador autorizado, de forma injustificada. Estabelecendo multa no valor de 10 UFM's. Superada a exigência cadastro do motorista é inócua a aplicação da infração – **favorável à emenda**.

O inciso IV prever a infração para a plataforma que não cumprir determinação do Poder Público. Estabelecendo multa no valor de 100 UFM's. Desde a regulamentação pela Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018 que acrescentou os artigos 11-A e 11-B na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passou ser da **competência exclusivamente** dos Municípios e do Distrito Federal **regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual 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. Cabe ao poder público municipal determinar parâmetros às plataformas – **contrário à emenda**.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº 

Assinatura **ISO 9001**

A emenda 33 padece de erro formal por não observar a previsão do inciso I do art. 171 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus que prevê:

Art. 171. As emendas apresentadas às proposições poderão ser:

I – Supressivas: quando suprimirem, total ou parcialmente, um artigo, parágrafo, inciso ou alínea de um projeto;

Observado os termos do inciso I do Art. 171, se conclui que a referência a artigo, parágrafo, inciso e alínea estão no singular. Neste caso, não há como ser favorável aos dispositivos acolhidos e contrário aos dispositivos rejeitados na mesma emenda, pois a emenda apresentada é única, de tal forma foi atribuída o número 33 a proposição. Situação que poderia ser superada caso rejeitada ou aprovada a integralidade da emenda.

Por esse motivo apresento voto **CONTRÁRIO À EMENDA 33**. Acolhendo a pretensão de supressão dos incisos II e III em emenda apresentada à comissão.

EMENDA 34 – esta emenda suprime do anexo único o pagamento de emolumentos para a autorização e renovação da autorização para o motorista. Com o advento das **emendas 19 e 29** que retirou a previsão de cadastro para autorização por extrapolar as teses fixadas pelo STF no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449, que orientou que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal – **favorável à emenda**.

As emendas 35 e 36 de Aatoria do Vereador Elissandro Amorim Bessa - Bessa, recebem os seguintes pareceres:

EMENDA 35 – esta emenda modifica o inciso VI do Art. 5º para estender a previsão de inscrição do motorista como segurado contribuinte individual ou como microempreendedor individual, além de autônomo. **Consustanciar com a emenda 39 – contrário à emenda**.

EMENDA 36 – esta emenda **modifica e aditiva** o art. 4º, padecendo de erro formal por não observar a previsão do inciso I do art. 171 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Manaus que prevê:

Art. 171. As emendas apresentadas às proposições poderão ser:

III – Aditivas: quando acrescentarem à proposição, inciso, alínea ou parágrafo;

IV – Modificativas: quando apenas modificarem a redação de artigo, inciso, alínea ou parágrafo sem alterar a substância da proposição.

Preliminarmente analisando sistematicamente os termos do inciso III e IV do Art. 171, se conclui que as emendas necessitam ser unívocas, emenda distinta que aditiva e modifica formalmente separadas. Tal exigência, neste caso, é para distinguir os dispositivos. Não há como ser favorável aos dispositivos acolhidos e contrário aos dispositivos rejeitados na mesma emenda,



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº ISO 9001

Assinatura

pois a emenda apresentada é única, de tal forma foi atribuída o número 36 a propositura. Situação que poderia ser superada caso rejeitada ou aprovada a integralidade da emenda.

No mérito da proposta esta emenda estabelece que a base de cálculo da tarifa dos serviços prestados no transporte remunerado privado e individual de passageiros será estabelecida pelo poder público, podendo em horário de pico, domingos e feriados, haver **tarifa** oficial diferenciada, regulamentada por ato do prefeito de Manaus. Ademais insere incisos que tratam da remuneração do serviço como serviço público fosse.

Cabe esclarecer o que é Tarifa: é prevista na Constituição Federal no art. 175, Parágrafo único, III, é cobrado em razão da exploração econômica de **serviço público delegado pelo estado e prestadas por concessionárias e permissionárias em atividades que se constituem em serviços privativos do Estado.**

Com o advento da Lei nº 13.640, passou ser da competência exclusivamente dos Municípios e do Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, mas tal regulamentação não transformou o serviço em serviço público, pelo contrário, continua sendo uma atividade de mercado, onde não cabe a interferência do município. Por esse motivo apresento voto – **contrário à emenda.**

A emenda 37 de Autoria dos Vereadores "Rosivaldo Oliveira Cordovil e Joelson Silva Sales", recebem o seguinte parecer:

EMENDA 37 – esta emenda insere três incisos novos no art. 10 que trata dos deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação de rede para disponibilizar serviço prioritário e especializado para pessoas idosas e PcD's, ofertando para essas pessoas atendimento inclusivo em suas plataformas, bem como disponibilizar motoristas capacitados, através de cursos específicos para atendê-los, inclusive oferecer aplicativos e plataformas, sistemas de inclusão para PcD's, de forma a atender toda e qualquer deficiência.

Estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário as repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos, além das instituições financeiras, o que se dará por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato, conforme o disposto no art. 2º, caput e parágrafo único, da Lei nº 10.048/00.

Ademais, o parágrafo único do artigo 11-A fala de efetividade na prestação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, vejamos:

Art. 11-A....

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:



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura:

Nº

Fls. nº CÂMARA

Assinatura ISO 9001

Buscar efetividade do serviço no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e produzir uma realidade para todos. Neste caso a emenda insere a infração no artigo 10 às plataformas que não cumprirem com o disposto dos incisos XII, XIII e XIV do Artigo 10. Estabelecendo a multa no valor de 50 UFM's, em caso de reincidência, multa no valor de 100 UFM's – **favorável à emenda.**

A emenda 38 de Aatoria do Vereador Gilvandro Mota da Silva", recebe o seguinte parecer:

EMENDA 38 – acrescenta inciso novo no art. 6, que trata dos veículos, para determinar aos veículos inclusivos para pessoas com deficiências, dispor de; identificação de veículo acessível, dispositivo sonoro, visual e tátil indicando todos os pontos de parada entre origem e o destino das viagens de forma a garantir as condições de acessibilidade considerando a especificidade de cada deficiência; ter no mínimo 1% (um por cento) do total dos veículos da frota acessível com as adaptações de modo a garantir o acesso a circulação e a permanência com segurança e conforto no seu interior para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; ter aplicativos, plataformas de comunicação de rede e outros meios em formatos acessíveis para pessoas com deficiência.

Estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário as repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos, além das instituições financeiras, o que se dará por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato, conforme o disposto no art. 2º, caput e parágrafo único, da Lei nº 10.048/00.

Ademais, o parágrafo único do artigo 11-A fala de efetividade na prestação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, vejamos:

Art. 11-A....

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:

Buscar efetividade do serviço no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e produzir uma realidade para todos – **favorável à emenda.**

A emenda 39 de Aatoria dos Vereadores Gilvandro Mota da Silva, Marcel Alexandre da Silva e Marco Antônio Souza Ribeiro da Costa, recebe o seguinte parecer:

EMENDA 39 - esta emenda modifica o inciso VI do Art. 5º para estender a previsão de inscrição do motorista como segurado contribuinte individual ou como microempreendedor individual, além de autônomo. Atendendo o inciso III do Art. 11-A da Lei Nº 12.587/2012.

Art. 11-A...



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.

Consustanciar com a emenda 35 – contrário à emenda.

EMENDA 40 – esta emenda substitui o artigo 8º e suprime seu parágrafo único para corrigir previsão de preço público para tributo com fundamento no poder de polícia. Taxas é cobrado em razão de (1) exercício do poder de polícia ou (2) pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição. Art. 145, II da CF/88. Lembramos que tratamos de autorização de serviço de transporte, que nada mais é que a anuência da Administração em possibilitar o exercício de serviço de interesse público. Aqui, não se delega nada, permite-se. As matérias sujeitas à autorização não são privativas do Estado, mas, por se tratarem de setores importantes da sociedade, sujeitar-se-ão a um regime que poderá sofrer restrições quanto a livre-iniciativa e livre-concorrência. São os casos, por exemplo, da Saúde, Educação, Instituições Financeiras etc. Nesse caso, autorização, o valor cobrado é preço público em sentido estrito. Quando a atividade é “livre” para os particulares, desde que preenchidas as condições previstas na Constituição Federal e em leis e/ou normas específicas – **Contrário à emenda.**

VOTO

Ex positis, tendo em vista as razões acima mencionadas, somos de parecer:

a) Pelo voto Favorável às emendas de Números:
16, 24, 25, 29, 30, 34, 37 e 38;

b) Pelo voto CONTRÁRIO às emendas de Números:
04, 05, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 36, 39 e 40;

A grande maioria das emendas receberam o parecer contrário por erro formal, como tratamos nas emendas 36 e 37, todavia, em vista as ideias apresentadas pelos vereadores serem de grande relevância para aprimorar o projeto de lei. **Apresento emenda anexo** que acrescenta as ideias encartadas nas emendas que receberam parecer contrário.

MARCEL ALEXANDRE
Vereador - PHS

Manaus **DIRETORIA LEGISLATIVA**
Votação no Plenário
Em: 18 / 06 / 2019
Situação: Vai à 3ª Comissão
Responsável: Carlem

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DICOM
Aprovação e parecer: do relator
por: totalidade
dos: presentes
em: 18 / 06 / 2019
Obs: o vereador Cel. Gilvandro votou contrário à emenda 20



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

APROVADA



2ª COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO – CCJR

EMENDA 041 ao projeto de Lei Nº 047/2019 que DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

Art. 1º Fica alterado os dispositivos que especifica com a seguinte redação.

Art. 2º Compete ao órgão responsável por gerenciar, planejar, controlar e fiscalizar os serviços de transporte a normatização e fiscalização do serviço no âmbito do Município de Manaus.

Art. 3º A Exploração do Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação de rede na unidade gestora que atenda aos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

...

IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço no órgão gestor;

X – disponibilizar ao órgão gestor acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

...

Parágrafo Único. Cumpridos os requisitos deste artigo, o órgão gestor expedirá o Certificado de credenciamento da empresa, em até 30 dias.

Art. 5º ...

...

II - Suprimido

Inciso Novo – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares será exigido contrato;

...

VI – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, nos termos da alínea h, do inc. V, do art. 11, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 ou inscrição municipal como autônomo ou alternativamente como MEI, observando-se as regras para este regime tributário;

VII – suprimido

VIII - suprimido

§ 2º suprimido.

Art. 6º...

...

I – estar devidamente cadastrado no Administrador da Plataforma de Comunicação de Rede certificada no órgão gestor;

IV - para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de 08 (oito) anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV;

...

VI – estar devidamente licenciado com Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV e com Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT)

Art. 9º ...

- I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município de Manaus;
- II – não atender chamados realizados diretamente em via pública;
- III – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- IV – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;
- V – **SUPRIMIDO**;
- VI – **SUPRIMIDO**;
- VII – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;
- VIII – não permitir que terceiro não cadastrado utilize seu veículo para prestar o serviço;
- IX – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o serviço;
- X – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

Art. 10 ...

...

V – suprimido;

...

VII – disponibilizar ao órgão gestor, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro dos motoristas prestadores do transporte remunerado privado individual de passageiros, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

...

IX – comunicar ao órgão gestor, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

X – recolher o preço público ao órgão gestor, conforme dispuser o regulamento;

XII – contratar e disponibilizar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) que garanta indenização decorrentes de acidentes pessoais ocorridos aos passageiros, quando transportados no veículo do prestador do serviço remunerado de transporte privado individual de passageiros disponibilizado pela plataforma.

§ 1º São dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, os dados cadastrais do prestador do serviço remunerado de transporte privado individual de passageiros, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

§ 2º É vedada a divulgação, pelo órgão ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

Art. 12..

II – suprimido

IV – suprimido

XVI - suprimido

Art. 13. ...

...

II – suprimido

III - suprimido

IV – Não cumprir determinação do Poder Público, na forma prevista em regulamento.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



V – Não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público, na forma prevista em regulamento.

Pena: Multa no valor de 100 UFM's.

...

IX – **Suprimir**

IX – operar com autorização suspensa.

Pena: Multa no valor de 1000 UFM's.

ANEXO ÚNICO

TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	150

Ficam suprimidos os demais itens do anexo único

Ver. Dante
PSDB

Ver.ª. Prof.ª. Jacqueline
PHS

Ver. Fred Mota
PR

Ver. Marcel Alexandre
PHS

Ver. Wallace Oliveira
PODE

Ver. Raulzinho
DEM

Ver. Cel. Gilvandro
PTC



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



JUSTIFICATIVA

Desde a regulamentação pela Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018 que acrescentou os artigos 11-A e 11-B na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passou ser da competência exclusivamente dos Municípios e do Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual 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. Tal conclusão se aduz dos seguintes artigos:

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.

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:

O Plenário do Supremo Tribunal Federal - STF definiu duas teses a serem aplicadas na regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros nos Municípios, vejamos:

A proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência;

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 na Lei 13.640 e pela Constituição Federal.

Na primeira tese não é o caso do Município de Manaus, que optou por regulamentar o serviço no âmbito do município. Na segunda tese o município não pode contrariar os parâmetros fixados pela legislação federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal, sendo os parâmetros da legislação federal os seguintes elencados nos incisos dos artigos 11-A e 11-B na Lei nº 12.587/12.



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fls. nº

Assinatura [assinatura]



GABINETE VEREADOR PROF. SAMUEL

3ª COMISSÃO – FINANÇAS, ECONOMIA E ORÇAMENTO - CFEO

Parecer às Emendas de n. 016, 024, 029, 030, 034, 037, 038 e 041 de autoria de vários vereadores e CCJR ao **Projeto de Lei nº 047/2019**, de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

PARECER

Trata-se de Emendas de autoria vários vereadores e CCJR ao Projeto de Lei nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal, que "DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus e dá outras providências".

As Emendas foram apresentadas por diversos vereadores e pela Comissão de Constituição, Justiça e Redação para contribuir com o Projeto de Lei nº 047/2019, de forma a trazer melhorias para o transporte por aplicativos, o que conseqüentemente, contribui para o transporte coletivo urbano da cidade de Manaus.

Insta salientar que a matéria não trará impacto financeiro, uma vez que não incidem na questão orçamentária do Executivo Municipal.

Neste sentido, pela relevância da matéria, somos de parecer **FAVORÁVEL** ao prosseguimento das referidas Emendas.

DIRETORIA DE COMISSÕES - DICOM
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DECOM

Aprovado o parecer: FAVORÁVEL

por: TOTALIDADE

dos PRESENTES

em 18/06/2019

Obs:

Manaus, 18 de junho de 2019.

[assinatura]
Ver. Prof. Samuel (PHS)

Relator

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário
Em: <u>18 / 06 / 2019</u>
Situação: <u>Vai à 3ª Comissão</u>
Responsável: <u>[assinatura]</u>



CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

CMM/DICOM/DECOM

Propositura: PL

Nº 047/2019

Fls. nº

Assinatura Jupomes



GABINETE DO VEREADOR ROSIVALDO CORDOVIL

8ª COMISSÃO DE TRANSPORTE, MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE - COMTMUA

Parecer às Emendas nº 16, 24, 25, 29,30, 34 37, 38 e 41 de autoria da vários Vereadores e da 2ª Comissão de Constituição, Justiça e Redação (CCJR) ao PL nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus, e dá outras providências”.

PARECER DE EMENDA

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário
Em: 18 / 06 / 2019
APROVADO O PARECER
Situação: *APROVADO 2ª DISCUSSÃO*
Responsável: Warlem

Trata-se das emendas nº 16, 24, 25, 29,30, 34 37, 38 e 41 de autoria da vários Vereadores e da 2ª Comissão de Constituição, Justiça e Redação (CCJR) ao PL nº 047/2019, de autoria do Executivo Municipal que “**DISPÕE** sobre a regulamentação do Transporte Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação de Rede no Município de Manaus, e dá outras providências”.

Após análise da referida matéria, faz-se mister que se ressalte que tais emendas apresentadas vem contribuir para a melhoria do sistema de transporte no município de Manaus, já que regulariza o modal dos aplicativos que estavam trafegando na informalidade, por essa razão pela somos de parecer **FAVORÁVEL** ao prosseguimento das emendas supracitadas do Projeto de Lei em comento.

Manaus/AM, 18 de junho de 2019.

Ver. **Rosivaldo Cordovil** (PODEMOS)

Relator

DIRETORIA DE COMISSÃO PERMANENTE
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES - DI

Aprovado o parecer: FAVORÁVEL
por TOTALIDADE
dos PRESENTES
em 18 / 06 / 2019
Obs:

DIRETORIA LEGISLATIVA
Votação no Plenário
Em: 18 / 06 / 2019
Situação: vai à sanção
Responsável: Warlem

V – Não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público, na forma prevista em regulamento.

Penal: Multa no valor de 100 UFM's.

...

IX – **Suprimir**

IX – operar com autorização suspensa.

Penal: Multa no valor de 1000 UFM's.

ANEXO ÚNICO

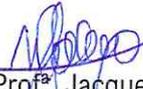
TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	150

Ficam suprimidos os demais itens do anexo único

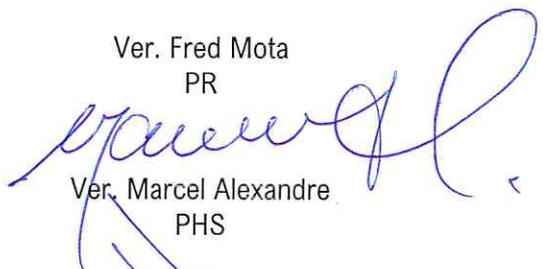


Ver. Dante
PSDB

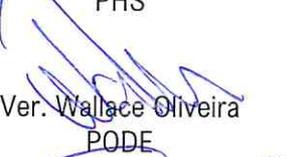


Ver.ª Prof.ª Jacqueline
PHS

Ver. Fred Mota
PR



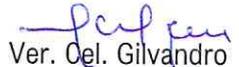
Ver. Marcel Alexandre
PHS



Ver. Wallace Oliveira
PODE



Ver. Raulzinho
DEM



Ver. Cel. Gilvandro
PTC



PARECER DE REDAÇÃO

Projeto de Lei n. 047/2019

Ementa: DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação em rede no município de Manaus e dá outras providências.

Autoria: Executivo Municipal

Procedendo à análise do **Projeto de Lei n. 047/2019**, de autoria do Executivo Municipal, com a ementa acima registrada, verificou-se, com base no que preconiza a Lei Complementar n. 95/1998, combinada com o Decreto n. 4.176, de 28 de março de 2002, a necessidade das adequações redacionais seguintes:

1. No art. 1.º, § 2.º, considerando-se as normas referentes à colocação pronominal, alterou-se o trecho “se dará” por “dar-se-á”;
2. Por conta da aprovação da Emenda n. 41, a redação dos artigos 2.º e 3.º passou a vigorar da seguinte maneira:

“Art. 2.º Compete ao órgão responsável por gerenciar, planejar, controlar e fiscalizar os serviços de transporte a normatização e fiscalização do serviço no âmbito do município de Manaus.

Art. 3.º A exploração do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação em rede na unidade gestora e ao atendimento dos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:”

3. No inciso I do art. 3.º, em conformidade com as normas de concordância nominal, registrou-se no feminino a palavra “comprovado”;
4. Com a aprovação da Emenda n. 41, os incisos IX e X e o parágrafo único do art. 3.º passaram a vigorar com a seguinte redação:

“IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço no órgão gestor;



X – disponibilizar ao órgão gestor acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

...

Parágrafo único. Cumpridos os requisitos deste artigo, o órgão gestor expedirá o Certificado de Credenciamento da empresa em até trinta dias.”

5. No título da Seção II, observando-se a Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018, e com o fito de padronizar a nomenclatura do serviço ao longo do texto, substituiu-se o trecho “Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros” por “Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros”;
6. Com a aprovação da Emenda 24, a redação do caput art. 5.º passou a vigorar da seguinte maneira:

“Art. 5.º O Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros será realizado pelo motorista que estiver devidamente cadastrado na empresa que cumpra os requisitos previstos no art. 3.º e, mais ainda, as seguintes exigências:”

7. Ainda no art. 5.º, os incisos II, VII e VIII e o § 2.º foram suprimidos por conta da aprovação da Emenda n. 41, bem como houve a inserção de novo inciso. O inciso IV também foi suprimido em decorrência da aprovação da Emenda n. 25. Em razão de tais modificações, os incisos foram reenumerados e o § 1.º passou a vigorar como parágrafo único, conforme redação a seguir:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B” ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial, contrato de autorização ou locação em nome do prestador do serviço, do veículo utilizado na prestação do serviço;



III – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedida pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

IV – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991, ou possuir inscrição municipal como autônomo ou alternativamente como MEI, observando-se as regras para este regime tributário;

V – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares, será exigido contrato.

Parágrafo único. A comprovação do cumprimento das exigências contidas neste artigo perante o órgão gestor do serviço será de responsabilidade do administrador da plataforma de comunicação em rede.”

8. No caput do art. 6.º, com a mesma finalidade do item 5, substituiu-se o trecho “Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros” por “Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros”. Com a aprovação das Emendas 41 e 38, os incisos I, IV, VI e VII passaram a ter a seguinte redação:

“I – estar devidamente cadastrado no Administrador da plataforma de comunicação em rede certificada no órgão gestor;

...

IV – para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de oito anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV);

...

VI – no caso de veículos inclusivos para pessoas com deficiência, dispor de identificação de veículo acessível, dispositivo sonoro, visual e tátil, indicando todos os pontos de parada entre a origem e o destino das viagens, de forma a garantir as condições de acessibilidade considerando a especificidade de cada deficiência;



VII – estar devidamente licenciado, com Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV) e com Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).”

9. Em decorrência da aprovação da Emenda n. 29, o art. 7.º foi suprimido.

Com isso, foi realizada a renumeração dos artigos subsequentes;

10. No art. 7.º, parágrafo único, e no art. 16, considerando-se a inexistência do referido órgão, substituiu-se o trecho “da SMTU” por “do órgão gestor do transporte urbano municipal;

11. No art. 8.º, com o mesmo objetivo do item 5, substituiu-se o trecho “Serviço Remunerado de Transporte Privado Individual de Passageiros” por “Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros”. No inciso II, em conformidade com as normas de regência verbal, inseriu-se a preposição “a” após o verbo “atender”. Os incisos V e VI foram suprimidos, respectivamente, pelas Emendas n. 30 e n. 41. Com isso, promoveu-se a renumeração dos incisos a partir do inciso IV;

12. No art. 9.º, o inciso V foi suprimido pela Emenda n. 41. Com isso, promoveu-se a renumeração dos incisos a partir do inciso IV. Nos incisos VI e VIII, em conformidade com a Emenda n. 41, substituiu-se o termo “SMTU” por “órgão gestor”. Por conta da aprovação da Emenda n. 41, o inciso IX, passou a ter a seguinte redação:

“IX – recolher o preço público ao órgão gestor, conforme dispuser o regulamento;”

13. Ainda no art. 9.º, com a aprovação das Emendas n. 16, 37, 38 e 41, foram inseridos os incisos X a XVI e os §§ 1.º e 2.º, conforme a redação a seguir:

“X – oferecer curso aos motoristas para prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros;



XI – disponibilizar serviço prioritário e especializado para idosos e pessoas com deficiência (PcD), ofertando para esses grupos atendimento inclusivo em suas plataformas;

XII – disponibilizar motoristas capacitados, por meio de cursos específicos, para atender aos indivíduos especificados no inciso XI;

XIII – disponibilizar, nos aplicativos e plataformas, sistemas de inclusão para PcD, de forma a atender a toda e qualquer deficiência;

XIV – ter, no mínimo, um por cento do total de veículos da frota acessível, com adaptações para garantir o acesso, a circulação e a permanência, com segurança e conforto no seu interior, de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

XV – ter aplicativos, plataformas de comunicação em rede e outros meios em formatos acessíveis para pessoas com deficiência;

XVI – contratar e disponibilizar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) que garanta a indenização decorrente de acidentes pessoais ocorridos aos passageiros, quando transportados no veículo do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros disponibilizado pela plataforma.

§ 1.º São dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana os dados cadastrais do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

§ 2.º É vedada a divulgação, pelo órgão ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício, protegidas por sigilo legal.”

14.No art. 11, em razão da Emenda n. 41, os incisos II, IV e XVI foram suprimidos. Com isso, promoveu-se a renumeração dos incisos a partir do inciso I;

15.No art. 12, em decorrência da Emenda n. 41, os incisos II, III e IX foram suprimidos, o que causou a renumeração dos demais incisos. A referida Emenda provocou alterações nos incisos II e III, que passaram a vigorar com a seguinte redação:



“II – não cumprir determinação do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Pena: multa no valor de cem UFM;

III – não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Pena: multa no valor de cem UFM;”

16. Ainda no art. 12, houve a inclusão do inciso VIII, em razão da Emenda n. 37, com a seguinte redação:

“VIII – não cumprir o disposto nos incisos XI, XII e XIII do art. 9.º.

Pena: multa no valor de cinquenta UFM. Em caso de reincidência, multa no valor de cem UFM.”

17. Por conta da aprovação da Emenda n. 41, o Anexo Único passou a vigorar da seguinte maneira:

ANEXO ÚNICO
TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
<i>Cadastro de Empresa Operadora</i>	<i>150</i>

18. Ao longo do texto, os números foram grafados em conformidade com o disposto no art. 11, inciso II, alínea “f”, da Lei n. 95/1998, quando aplicável;

19. E, no corpo da lei e do anexo, foram realizadas correções ortográficas e as relativas ao uso dos sinais de pontuação.

Manaus, 3 de julho de 2019.

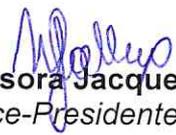

Ver. Dante (PSDB)
Pres. da Comissão de Constituição, Justiça e Redação



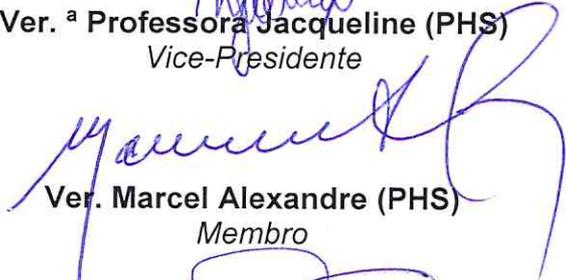
CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus

DIRETORIA LEGISLATIVA
DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO




Ver.ª Professora Jacqueline (PHS)
Vice-Presidente


Ver. Fred Mota (PL)
Membro


Ver. Marcel Alexandre (PHS)
Membro


Ver. Wallace Oliveira (PODE)
Membro


Ver. Raulzinho (DEM)
Membro


Ver. Cel. Gilvandro Mota (PTC)
Membro

Parecer de Redação do PL n. 047/2019

PODER LEGISLATIVO

DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede.

§ 1.º O serviço a que se refere o **caput** deste artigo consiste na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2.º A prestação do serviço dar-se-á por pessoa física cadastrada em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados **on-line** e que possua automóvel próprio, arrendado, locado ou autorizado por terceiro proprietário.

§ 3.º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte aquelas que disponibilizam e operam aplicativos **on-line** de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços do transporte regulamentado nesta Lei.

Art. 2.º Compete ao órgão responsável por gerenciar, planejar, controlar e fiscalizar os serviços de transporte a normatização e fiscalização do serviço no âmbito do município de Manaus.

CAPÍTULO II DA EXPLORAÇÃO, DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DO VEÍCULO

Seção I Da Exploração do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 3.º A exploração do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação em rede na unidade gestora e ao atendimento dos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

- I – ser pessoa jurídica constituída especificamente para esta finalidade, comprovada por meio do Contrato Social e alterações ou documento correlato;
- II – comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;



PODER LEGISLATIVO

III – comprovar a existência de matriz ou filial na cidade de Manaus ou representação em âmbito nacional ou regional, que possam apresentar soluções de conflitos entre usuários, prestadores de serviço e Unidade Gestora;

IV – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ);

V – apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

VI – apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;

VII – apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas;

VIII – apresentar Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);

IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço no órgão gestor;

X – disponibilizar ao órgão gestor acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

XI – cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos mínimos para a prática da atividade profissional;

XII – recolher previamente o valor referente ao Cadastro ou Renovação Anual de Operação do Serviço.

Parágrafo único. Cumpridos os requisitos deste artigo, o órgão gestor expedirá o Certificado de Credenciamento da empresa em até trinta dias.

Art. 4.º Cabe à empresa de que trata esta Seção definir os preços de seus serviços, que devem ser adotados por todos os prestadores dos serviços nela cadastrados.

Seção II

Do Prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 5.º O Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros será realizado pelo motorista que estiver devidamente cadastrado na empresa que cumpra os requisitos previstos no art. 3.º e, mais ainda, as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria “B” ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial, contrato de autorização ou locação em nome do prestador do serviço, do veículo utilizado na prestação do serviço;

III – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedida pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

IV – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991, ou possuir inscrição municipal como autônomo ou alternativamente como MEI, observando-se as regras para este regime tributário;

V – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares, será exigido contrato.



PODER LEGISLATIVO

Parágrafo único. A comprovação do cumprimento das exigências contidas neste artigo perante o órgão gestor do serviço será de responsabilidade do administrador da plataforma de comunicação em rede.

Seção III Dos Veículos

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:

I – estar devidamente cadastrado no Administrador da plataforma de comunicação em rede certificada no órgão gestor;

II – não estar vinculado a outra modalidade de serviço de transporte remunerado de passageiros;

III – ter idade máxima de dez anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

IV – para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de oito anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV);

V – possuir capacidade máxima de sete lugares;

VI – no caso de veículos inclusivos para pessoas com deficiência, dispor de identificação de veículo acessível, dispositivo sonoro, visual e tátil, indicando todos os pontos de parada entre a origem e o destino das viagens, de forma a garantir as condições de acessibilidade considerando a especificidade de cada deficiência;

VII – estar devidamente licenciado, com Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV) e com Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

CAPÍTULO III DO PREÇO PÚBLICO

Art. 7.º Sem prejuízo das obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará o pagamento de preço público pelas empresas operadoras de plataforma de comunicação em rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do transporte urbano.

Parágrafo único. A plataforma de comunicação em rede deverá recolher aos cofres públicos do órgão gestor do transporte urbano municipal, mensalmente, o percentual de um por cento do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores.

CAPÍTULO IV DOS DEVERES

Seção I Do Prestador do Serviço



PODER LEGISLATIVO

Art. 8.º São deveres do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros:

I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus;

II – não atender a chamados realizados diretamente em via pública;

III – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;

IV – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;

V – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;

VI – não permitir que terceiro não cadastrado utilize seu veículo para prestar o serviço;

VII – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o serviço;

VIII – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

Seção II

Das Empresas Operadoras do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 9.º São deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação em rede que operam o transporte remunerado privado individual de passageiros:

I – prestar informações relativas aos seus motoristas cadastrados na operação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, quando solicitadas pelo Poder Público;

II – manter atualizados os dados cadastrais;

III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do transporte remunerado privado individual de passageiros;

IV – não permitir a operação do veículo não cadastrado;

V – não cadastrar veículo em desacordo com os requisitos estabelecidos nesta Lei;

VI – disponibilizar ao órgão gestor, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro dos motoristas prestadores do transporte remunerado privado individual de passageiros, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

VII – descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;

VIII – comunicar ao órgão gestor, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

IX – recolher o preço público ao órgão gestor, conforme dispuser o regulamento;

X – oferecer curso aos motoristas para prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros;

XI – disponibilizar serviço prioritário e especializado para idosos e pessoas com deficiência (PcD), ofertando para esses grupos atendimento inclusivo em suas plataformas;

XII – disponibilizar motoristas capacitados, por meio de cursos específicos, para atender aos indivíduos especificados no inciso XI;



PODER LEGISLATIVO

XIII – disponibilizar, nos aplicativos e plataformas, sistemas de inclusão para PcD, de forma a atender a toda e qualquer deficiência;

XIV – ter, no mínimo, um por cento do total de veículos da frota acessível, com adaptações para garantir o acesso, a circulação e a permanência, com segurança e conforto no seu interior, de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

XV – ter aplicativos, plataformas de comunicação em rede e outros meios em formatos acessíveis para pessoas com deficiência;

XVI – contratar e disponibilizar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) que garanta a indenização decorrente de acidentes pessoais ocorridos aos passageiros, quando transportados no veículo do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros disponibilizado pela plataforma.

§ 1.º São dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana os dados cadastrais do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

§ 2.º É vedada a divulgação, pelo órgão ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício, protegidas por sigilo legal.

CAPÍTULO V DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 10. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e operadoras do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, resguardado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções, além daquelas tipificadas em outras leis:

I – advertência;

II – suspensão, por até sessenta dias, da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

III – revogação da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

IV – multa:

a) para o prestador do serviço: de uma a dez Unidades Fiscais do Município (UFMs) por infração;

b) para a empresa operadora do serviço: de dez a mil Unidades Fiscais do Município (UFMs), por infração.

§ 1.º A prática de duas ou mais infrações implicará penalidades cumulativas, e a reincidência na infração, no período de um ano, ocasionará a duplicação do valor da multa.

§ 2.º As penalidades de advertência, suspensão e revogação poderão ser aplicadas cumulativamente com a de multa.

Art. 11. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se os prestadores do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros às seguintes penalidades de multa ou medida administrativa:

I – fumar ou permitir que os passageiros fumem no interior do veículo quando em operação.



PODER LEGISLATIVO

Pena: multa no valor de uma UFM;

II – prestar serviço sem identificação do motorista.

Pena: multa no valor de uma UFM;

III – não tratar com urbanidade os passageiros, outros prestadores ou o público em geral.

Pena: multa no valor de cinco UFM;

IV – não possibilitar a acomodação ou o ingresso de passageiro com animal de serviço (cão-guia).

Pena: multa no valor de cinco UFM;

V – não cumprir determinação do Poder Público.

Pena: multa no valor de cinco UFM;

VI – não apresentar documentos exigidos por agente fiscal.

Pena: multa no valor de três UFM;

VII – cobrar adicional de valores ou quaisquer encargos adicionais pela prestação do serviço com acessibilidade.

Pena: multa no valor de cinco UFM;

VIII – captar passageiros sem o uso do aplicativo **on-line** de agenciamento de viagens.

Pena: multa no valor de dez UFM;

IX – operar o veículo de modo a prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros.

Pena: multa no valor de cinco UFM;

X – utilizar os pontos e as vagas destinadas ao Serviço de Táxi ou às paradas do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus.

Pena: multa no valor de oito UFM;

XI – conferir acesso ao seu perfil no aplicativo **on-line** de agenciamento de viagens, de modo a permitir a prestação de serviço por terceiro.

Pena: multa no valor de dez UFM;

XII – prestar serviço com veículo não cadastrado.

Pena: multa no valor de dez UFM;

XIII – adotar preço superior ao definido pela plataforma de comunicação em rede para o serviço.

Pena: multa no valor de dez UFM;

XIV – prestar serviço com a Certificação Cadastral suspensa, CNH vencida e outros correlatos.

Pena: multa no valor de dez UFM.

Art. 12. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se as plataformas de comunicação em rede às seguintes penalidades de multa e medida administrativa:

I – não atualizar informações cadastrais.

Pena: multa no valor de dez UFM;

II – não cumprir determinação do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Pena: multa no valor de cem UFM;

III – não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Pena: multa no valor de cem UFM;



PODER LEGISLATIVO

IV – divulgar, comercializar ou utilizar, sem sua autorização expressa, as informações pessoais dos passageiros para fins alheios ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Pena: multa no valor de mil UFMs;

V – não cumprir determinação de agente fiscal.

Pena: multa no valor de dez UFMs;

VI – dificultar a ação fiscalizadora.

Pena: multa no valor de dez UFMs;

VII – operar com autorização suspensa.

Pena: multa no valor de mil UFMs;

VIII – não cumprir o disposto nos incisos XI, XII e XIII do art. 9.º.

Pena: multa no valor de cinquenta UFMs. Em caso de reincidência, multa no valor de cem UFMs.

Art. 13. O processamento administrativo de apuração das infrações e a forma de interposição de recursos serão disciplinados em norma específica.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14. Constará do Anexo Único desta Lei as definições das taxas e emolumentos pagos para a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, com seus respectivos valores em Unidade Fiscal do Município (UFM).

Art. 15. O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de cento e oitenta dias da data de sua publicação.

Art. 16. Os documentos apresentados em cópias pelos interessados serão legíveis, autenticados em cartório ou conferidos com os originais por servidores do órgão gestor do transporte urbano municipal.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Manaus, 18 de junho de 2019.

Ver. JOELSON SALES SILVA
Presidente da Câmara Municipal de Manaus





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



PODER LEGISLATIVO

ANEXO ÚNICO
TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	150





CÂMARA MUNICIPAL DE
Manaus



DIRETORIA LEGISLATIVA
DIVISÃO DE CONTROLE E EDIÇÃO DE LEIS

OFÍCIO N. 085/2019 – DICEL/DL/CMM

Manaus, 3 de julho de 2019.

**A Sua Excelência o Senhor
ARTHUR VIRGÍLIO DO CARMO RIBEIRO NETO
Prefeito de Manaus**

Assunto: Encaminhamento de Projeto de Lei

Senhor Prefeito,

Conforme preceituam os artigos 8.º e 22, da Lei Orgânica do Município de Manaus, estamos encaminhando a Vossa Excelência, para sanção, o **Projeto de Lei n. 047/2019**, de autoria do Executivo Municipal capeado pela mensagem n. 008 de 8 de março de 2019, que “Dispõe sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede no Município de Manaus e dá outras providências.”

Atenciosamente,

JOELSON SALES SILVA
Presidente

Rua Padre Agostinho Caballero Martin, 850 – São Raimundo
Manaus – AM / CEP: 69027-020
Tel.: 3303-2779
www.cmm.am.gov.br

PROTOCOLO CASA CIVIL	
RECEBIDO EM: 03/07/19	
ÀS:	14:00 HS
Fis:	203
Por:	<i>[Assinatura]</i>



ARQUIVO ASSINADO DIGITALMENTE ASSINADO DIGITALMENTE POR:

JOELSON SALES SILVA - PRESIDENTE - 437.045.812-91 EM 03/07/2019 12:49:22

CÓDIGO DE VERIFICAÇÃO : ECBD8944000724EA . CONSULTE EM <http://camaradigital.cmm.am.gov.br/verificador>



DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO DE MANAUS

Manaus, quarta-feira, 24 de julho de 2019.

Ano XX, Edição 4645 - R\$ 1,00

Poder Executivo

LEI Nº 2.486, DE 24 DE JULHO DE 2019

DISPÕE sobre a regulamentação do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede no Município de Manaus e dá outras providências.

O PREFEITO DE MANAUS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 80, inc. IV, da Lei Orgânica do Município de Manaus,

FAÇO SABER que o Poder Legislativo decretou e eu sanciono a seguinte

LEI:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1.º Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros por meio de Aplicativos ou Plataformas de Comunicação em Rede.

§ 1.º O serviço a que se refere o caput deste artigo consiste na modalidade de transporte remunerado privado individual de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2.º A prestação do serviço dar-se-á por pessoa física cadastrada em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados on-line e que possua automóvel próprio, arrendado, locado ou autorizado por terceiro proprietário.

§ 3.º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços do transporte regulamentado nesta Lei.

Art. 2.º Compete ao órgão responsável por gerenciar, planejar, controlar e fiscalizar os serviços de transporte a normalização e fiscalização do serviço no âmbito do município de Manaus.

CAPÍTULO II DA EXPLORAÇÃO, DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DO VEÍCULO

Seção I Da Exploração do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 3.º A exploração do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros fica condicionada ao credenciamento do administrador da plataforma de comunicação em rede na unidade gestora e ao atendimento dos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

I – ser pessoa jurídica constituída especificamente para esta finalidade, comprovada por meio do Contrato Social e alterações ou documento correlato;

II – comprovar a regular constituição da empresa perante a Junta Comercial;

III – comprovar a existência de matriz ou filial na cidade de Manaus ou representação em âmbito nacional ou regional, que possam apresentar soluções de conflitos entre usuários, prestadores de serviço e Unidade Gestora;

IV – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ);

V – apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal, Estadual e Municipal;

VI – apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social;

VII – apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas;

VIII – apresentar Certidão de Regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);

IX – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço no órgão gestor;

X – disponibilizar ao órgão gestor acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

XI – cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que atendam aos requisitos mínimos para a prática da atividade profissional;

XII – recolher previamente o valor referente ao Cadastro ou Renovação Anual de Operação do Serviço.

Parágrafo único. Cumpridos os requisitos deste artigo, o órgão gestor expedirá o Certificado de Credenciamento da empresa em até trinta dias.

Art. 4.º Cabe à empresa de que trata esta Seção definir os preços de seus serviços, que devem ser adotados por todos os prestadores dos serviços nela cadastrados.

Seção II Do Prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 5.º O Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros será realizado pelo motorista que estiver devidamente cadastrado na empresa que cumpra os requisitos previstos no art. 3.º e, mais ainda, as seguintes exigências:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria "B" ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial, contrato de autorização ou locação em nome do prestador do serviço, do veículo utilizado na prestação do serviço;

III – apresentar Certidão Negativa de Antecedentes Criminais expedida pela Polícia Civil, Polícia Federal, Justiça Estadual e Justiça Federal;

IV – ser inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991, ou possuir inscrição municipal como autônomo ou alternativamente como MEI, observando-se as regras para este regime tributário;

V – no caso de autorização ou locação de veículo entre particulares, será exigido contrato.

Parágrafo único. A comprovação do cumprimento das exigências contidas neste artigo perante o órgão gestor do serviço será de responsabilidade do administrador da plataforma de comunicação em rede.

Seção III Dos Veículos

Art. 6.º Os veículos utilizados na prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros devem atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:

I – estar devidamente cadastrado no Administrador da plataforma de comunicação em rede certificada no órgão gestor;

II – não estar vinculado a outra modalidade de serviço de transporte remunerado de passageiros;

III – ter idade máxima de dez anos, a contar do ano de fabricação para exercício da atividade e permanência no sistema;

IV – para efeito de ingresso no sistema, o veículo não poderá ter mais de oito anos, a contar da data de fabricação, constatada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV);

V – possuir capacidade máxima de sete lugares;

VI – no caso de veículos inclusivos para pessoas com deficiência, dispor de identificação de veículo acessível, dispositivo sonoro, visual e tátil, indicando todos os pontos de parada entre a origem e o destino das viagens, de forma a garantir as condições de acessibilidade considerando a especificidade de cada deficiência;

VII – estar devidamente licenciado, com Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos (CRLV) e com Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

CAPÍTULO III DO PREÇO PÚBLICO

Art. 7.º Sem prejuízo das obrigações tributárias, a exploração do serviço implicará o pagamento de preço público pelas empresas operadoras de plataforma de comunicação em rede, como contrapartida pelo custo do Poder Público com fiscalização e manutenção de toda infraestrutura do transporte urbano.

Parágrafo único. A plataforma de comunicação em rede deverá recolher aos cofres públicos do órgão gestor do transporte urbano municipal, mensalmente, o percentual de um por cento do valor total de cada viagem efetuada por seus prestadores.

CAPÍTULO IV DOS DEVERES

Seção I Do Prestador do Serviço

Art. 8.º São deveres do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros:

I – não utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus;

II – não atender a chamados realizados diretamente em via pública;

III – dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;

IV – não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;

V – não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;

VI – não permitir que terceiro não cadastrado utilize seu veículo para prestar o serviço;

VII – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o serviço;

VIII – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

Seção II Das Empresas Operadoras do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

Art. 9.º São deveres das empresas administradoras da plataforma de comunicação em rede que operam o transporte remunerado privado individual de passageiros:

I – prestar informações relativas aos seus motoristas cadastrados na operação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, quando solicitadas pelo Poder Público;

II – manter atualizados os dados cadastrais;

III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do transporte remunerado privado individual de passageiros;

IV – não permitir a operação do veículo não cadastrado;

V – não cadastrar veículo em desacordo com os requisitos estabelecidos nesta Lei;

VI – disponibilizar ao órgão gestor, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro dos motoristas prestadores do transporte remunerado privado individual de passageiros, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

VII – descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;

VIII – comunicar ao órgão gestor, no prazo de até trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

IX – recolher o preço público ao órgão gestor, conforme dispuser o regulamento;

X – oferecer curso aos motoristas para prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros;

XI – disponibilizar serviço prioritário e especializado para idosos e pessoas com deficiência (PcD), ofertando para esses grupos atendimento inclusivo em suas plataformas;

XII – disponibilizar motoristas capacitados, por meio de cursos específicos, para atender aos indivíduos especificados no inciso XI;

XIII – disponibilizar, nos aplicativos e plataformas, sistemas de inclusão para PcD, de forma a atender a toda e qualquer deficiência;

XIV – ter, no mínimo, um por cento do total de veículos da frota acessível, com adaptações para garantir o acesso, a circulação e a permanência, com segurança e conforto no seu interior, de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

XV – ter aplicativos, plataformas de comunicação em rede e outros meios em formatos acessíveis para pessoas com deficiência;

XVI – contratar e disponibilizar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) que garanta a indenização decorrente de acidentes pessoais ocorridos aos passageiros, quando transportados no veículo do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros disponibilizado pela plataforma.

§ 1.º São dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana os dados cadastrais do prestador do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

§ 2.º É vedada a divulgação, pelo órgão ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício, protegidas por sigilo legal.

CAPÍTULO V DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 10. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e operadoras do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, resguardado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções, além daquelas tipificadas em outras leis:

I – advertência;

II – suspensão, por até sessenta dias, da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

III – revogação da certificação para a prestação do serviço ou para a operação;

IV – multa:

a) para o prestador do serviço: de uma a dez Unidades Fiscais do Município (UFMs) por infração;

b) para a empresa operadora do serviço: de dez a mil Unidades Fiscais do Município (UFMs), por infração.

§ 1.º A prática de duas ou mais infrações implicará penalidades cumulativas, e a reincidência na infração, no período de um ano, ocasionará a duplicação do valor da multa.

§ 2.º As penalidades de advertência, suspensão e revogação poderão ser aplicadas cumulativamente com a de multa.

Art. 11. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se os prestadores do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros às seguintes penalidades de multa ou medida administrativa:

I – fumar ou permitir que os passageiros fumem no interior do veículo quando em operação.

Penal: multa no valor de uma UFM;

II – prestar serviço sem identificação do motorista.

Penal: multa no valor de uma UFM;

III – não tratar com urbanidade os passageiros, outros prestadores ou o público em geral.

Penal: multa no valor de cinco UFMs;

IV – não possibilitar a acomodação ou o ingresso de passageiro com animal de serviço (cão-guia).

Penal: multa no valor de cinco UFMs;

V – não cumprir determinação do Poder Público.

Penal: multa no valor de cinco UFMs;

VI – não apresentar documentos exigidos por agente fiscal.

Penal: multa no valor de três UFMs;

VII – cobrar adicional de valores ou quaisquer encargos adicionais pela prestação do serviço com acessibilidade.

Penal: multa no valor de cinco UFMs;

VIII – captar passageiros sem o uso do aplicativo on-line de agenciamento de viagens.

Penal: multa no valor de dez UFMs;

IX – operar o veículo de modo a prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros.

Penal: multa no valor de cinco UFMs;

X – utilizar os pontos e as vagas destinadas ao Serviço de Táxi ou às paradas do Sistema de Transporte Público Coletivo do município de Manaus.

Penal: multa no valor de oito UFMs;

XI – conferir acesso ao seu perfil no aplicativo on-line de agenciamento de viagens, de modo a permitir a prestação de serviço por terceiro.

Penal: multa no valor de dez UFM;

XII – prestar serviço com veículo não cadastrado.

Penal: multa no valor de dez UFMs;

XIII – adotar preço superior ao definido pela plataforma de comunicação em rede para o serviço.

Penal: multa no valor de dez UFM;

XIV – prestar serviço com a Certificação Cadastral suspensa, CNH vencida e outros correlatos.

Penal: multa no valor de dez UFMs.

Art. 12. Constituem infrações administrativas, sujeitando-se as plataformas de comunicação em rede às seguintes penalidades de multa e medida administrativa:

I – não atualizar informações cadastrais.

Penal: multa no valor de dez UFMs;

II – não cumprir determinação do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Penal: multa no valor de cem UFMs;

III – não cumprir Instrução Normativa, Ordem de Serviço ou outra norma emanada do Poder Público na forma prevista em regulamento.

Penal: multa no valor de cem UFMs;

IV – divulgar, comercializar ou utilizar, sem sua autorização expressa, as informações pessoais dos passageiros para fins alheios ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Penal: multa no valor de mil UFMs;

V – não cumprir determinação de agente fiscal.

Penal: multa no valor de dez UFMs;

VI – dificultar a ação fiscalizadora.

Penal: multa no valor de dez UFMs;

VII – operar com autorização suspensa.

Penal: multa no valor de mil UFMs;

VIII – não cumprir o disposto nos incisos XI, XII e XIII do art. 9.º.

Penal: multa no valor de cinquenta UFMs. Em caso de reincidência, multa no valor de cem UFMs.

Art. 13. O processamento administrativo de apuração das infrações e a forma de interposição de recursos serão disciplinados em norma específica.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14. Constará do Anexo Único desta Lei as definições das taxas e emolumentos pagos para a prestação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, com seus respectivos valores em Unidade Fiscal do Município (UFM).

Art. 15. O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de cento e oitenta dias da data de sua publicação.

Art. 16. Os documentos apresentados em cópias pelos interessados serão legíveis, autenticados em cartório ou conferidos com os originais por servidores do órgão gestor do transporte urbano municipal.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Manaus, 24 de julho de 2019.


ARTHUR VIRGÍLIO DO CARMO RIBEIRO NETO
Prefeito de Manaus

ANEXO ÚNICO

TAXAS E EMOLUMENTOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

TAXAS E EMOLUMENTOS	UFM
Cadastro de Empresa Operadora	150