



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE ALAGOAS

PARECER Nº 976 / 2021

**Relator Especial: Deputado Ronaldo Medeiros**

**Designado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Alagoas**

### 1. DO RELATÓRIO

Encontra-se para análise e parecer o Projeto de Lei Substitutivo ao Projeto de Lei nº 66/2019, de iniciativa do Deputado Cabo Beбето, que “DISPÕE SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS REALIZADO POR MEIO DE PLATAFORMAS DE APLICATIVOS NO ÂMBITO DO ESTADO DE ALAGOAS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.

Versa o Projeto de Lei sobre autorização dos transportes intermunicipais remunerados privados individuais de passageiros regulamentados sob a Lei nº 12.587/2012 para que seja regularmente realizado em quaisquer das vias localizadas no âmbito do Estado de Alagoas.

A proposição ainda dispõe de forma permissiva quanto à captação de passageiros em qualquer parte do território do Estado de Alagoas e quanto ao compartilhamento do veículo cadastrado nas plataformas entre motoristas das mesmas ou diferentes plataformas, desde que com cadastros compartilhados vinculados aos veículos utilizados.

Por fim, veda ao Estado a cobrança de taxa, preço público ou outorga onerosa, ainda que fundamentando-se na exploração intensiva da malha viária e na conservação e manutenção das vias públicas.

A matéria tramitou na 2ª Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que não vislumbrou quaisquer vícios constitucionais e entendeu por adequada a proposição às normas constitucionais federais e estaduais, sem também vício de iniciativa. Por fim, manifestou-se favoravelmente ao prosseguimento regular da proposição.

### 2. DO PARECER

A matéria foi encaminhada a este Gabinete para relatoria especial, pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Alagoas, nos termos do art. 32, V e art. 163, IV do Regimento Interno desta Casa.

Compulsando os dispositivos do Projeto de Lei substitutivo, verifica-se que os arts. 4º e 5º disciplinam que:

“[...]”

Art. 4º - É vedada a prestação do serviço de transporte intermunicipal individual de passageiros por meio de plataforma de aplicativo sem que o motorista esteja cadastrado na plataforma de transporte ou sem que o aplicativo esteja funcionando e conectado durante a viagem solicitada pelo passageiro, devendo o Poder Executivo Estadual prever em sua regulamentação as penalidades impostas à infração administrativa.

Art. 5º - O exercício de transporte remunerado privado individual de passageiros intermunicipal em desconformidade com o disposto nesta Lei e/ou seus regulamentos sujeita o operador às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro”.

As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstas na Lei Federal nº 12.587/2012, versam, entre outras coisas, sobre a diferença existente entre o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (art. 4º, X, redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018) e o serviço de transporte público individual (art. 4ª, VIII):

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

[...]”

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

[...]”

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.”

Deve-se levar em consideração que a inovação deste inciso X se dá a partir da alteração que causou a Lei Federal nº 13.648/2018, conhecida como “Lei do Uber”, que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros”, fazendo a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana passar a incluir a referida categoria e dando aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar seu fornecimento:

“[...]”



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

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Por meio do trecho “*sem que o motorista esteja cadastrado na plataforma de transporte ou sem que o aplicativo esteja funcionando e conectado durante a viagem solicitada pelo passageiro*”, presente no *caput* do art. 4º do Projeto de Lei em análise, depreende-se que não se fala sobre a hipótese do art. 4º, X, da Lei Federal nº 12.587/2012, visto que para tal é requisito que as viagens sejam “*solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede*”.

Não se preenchendo este requisito, não há o que se falar em enquadramento na categoria de transporte remunerado privado individual de passageiros. Portanto, inaplicável aquilo disposto no art. 11-A da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, cuja redação foi dada pela Lei do Uber. Isto é, deixa de ser competência exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal sua regulamentação e fiscalização.

Desta feita, depreendem-se duas coisas: em primeiro lugar, que o serviço prestado pelos transportes intermunicipais irregulares que não se aplicarem ao inc. X do art. 4º da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana fazem parte da categoria “transporte público individual”, prevista no inc. VIII do mesmo diploma, uma vez que a captação, por não ser feita por aplicativo, é aberta ao público e, via de regra, há permissibilidade para que se operem as viagens com veículos de aluguel, assim como são os táxis, que também pertencem à mesma categoria.

Em segundo lugar, que o dever de fiscalizar e regulamentar é, portanto, do Poder Executivo Estadual, como de forma assertiva expõe o próprio art. 4º do Projeto de Lei sob análise: “*devendo o Poder Executivo Estadual prever em sua regulamentação as penalidades impostas à infração administrativa*”.

No entanto, é de se observar que a fiscalização a que se refere esse *caput* é feita pela Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas - ARSAL, que já dispõe das penalidades próprias à referida infração, uma vez que são as mesmas aplicáveis aos serviços de táxi.

Criada em 20 de setembro de 2001, por meio da Lei nº 6267/01, a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas - ARSAL é uma ponte entre usuários, concessionárias e permissionários dos serviços públicos, que atua nas áreas de Energia Elétrica, Gás Natural, **Transporte Intermunicipal** e Saneamento. Ela tem como principal missão institucional ser um instrumento em favor dos direitos e interesses dos consumidores, fiscalizando as concessionárias, garantindo a qualidade dos serviços públicos prestados e zelando pelo equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias e permissionários. A ela cabe fornecer subsídios aos processos de reajustes, revisão e definição de tarifas para os serviços por ela regulados.

Desta forma, o *caput* do artigo em destaque deve fazer constar a ARSAL como fiscalizadora dos serviços de transporte público individual, uma vez que é ela a agência competente do Poder Executivo Estadual para desempenhar a referida função.

Ato contínuo, o art. 5º da mesma proposição legislativa em tela prevê a sujeição do operador irregular às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9503/1997), que é o diploma legal que fornece diretrizes para a engenharia de tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários do sistema de trânsito, isto é, via de regra diz respeito à conduta. No entanto, deve o transporte remunerado privado individual intermunicipal de passageiros se adequar às normas previstas nas leis especiais, quais sejam, a Lei nº 13.640 - Lei do Uber, e a Lei nº 12.587 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Pelo exposto, **caminhamos no sentido de apresentar proposição acessória do tipo emenda modificativa** (art. 168, § 4º, RI-ALE/AL e Res. nº 417/99) para fazer constar a inclusão da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas - ARSAL no art. 4º e a Lei nº 13.640 - Lei do Uber, e a Lei nº 12.587 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana no art. 5º do presente Projeto de Lei. Cumprindo todas as formalidades pertinentes e não havendo demais óbices quanto aos aspectos que competem a esta Comissão analisar, **o nosso parecer é por sua aprovação com emenda.**

É o parecer.

SALA DAS COMISSÕES DEPUTADO JOSÉ DE MEDEIROS  
TAVARES DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA ESTADUAL, em Maceió, de 06 de 2021.

\_\_\_\_\_  
PRESIDENTE

\_\_\_\_\_  
RELATOR

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_





ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE ALAGOAS

EMENDA ADITIVA Nº

/ 2021

**MODIFICA OS ARTS. 4º E 5º DO PROJETO DE LEI SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 66/2019 PARA FAZER CONSTAR A AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DO ESTADO DE ALAGOAS - ARSAL E A SUJEIÇÃO DO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS À LEI DO UBER E À LEI DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.**

Art. 1º - Os arts. 4º e 5º do Projeto de Lei Substitutivo ao Projeto de Lei nº 66/2019 passam a possuir a seguinte redação:

“[...]

Art. 4º - É vedada a prestação do serviço de transporte intermunicipal individual de passageiros por meio de plataforma de aplicativo sem que o motorista esteja cadastrado na plataforma de transporte ou sem que o aplicativo esteja funcionando e conectado durante a viagem solicitada pelo passageiro, sujeitando-se à regulamentação, à fiscalização e às penalidades impostas por meio da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Alagoas - ARSAL.

Art. 5º - O exercício de transporte remunerado privado individual de passageiros intermunicipal em desconformidade com o disposto nesta Lei e/ou seus regulamentos sujeita o operador às penalidades previstas na Lei nº 9503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, na Lei nº 13.640 - Lei do Uber e na Lei nº 12.587 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo das demais sanções administrativas cabíveis”.

[...]”

**RONALDO MEDEIROS**  
Deputado Estadual  
Líder MDB