



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

20/09/2017 - 27ª - Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática, Comissão de Assuntos Econômicos, Comissão de Assuntos Sociais, Comissão de Serviços de Infraestrutura

Comissões: CCT, CAE, CAS, CI

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Havendo número regimental, declaro aberta a 6ª Reunião Conjunta das Comissões Permanentes com a participação da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, da Comissão de Assuntos Sociais, da Comissão de Assuntos Econômicos e da Comissão de Serviços e Infraestrutura.

Esta é uma audiência pública.

Iniciando os trabalhos, informo que realizaremos hoje, em atendimento aos requerimentos RCT nº 19/2017, de autoria do Senador Pedro Chaves; nº 29/2017, de autoria do Senador Acir Gurgacz; nº 30/2017, de autoria do Senador Pedro Chaves; RAS nº 122/2017, de autoria do Senador Flexa Ribeiro; RQE nº 124/2017, de autoria de Pedro Chaves; RQE nº 128, de autoria de Armando Monteiro; RQE nº 143, de autoria de Tasso Jereissati; RQI nº 38, de autoria de Lasier Martins e outros Senadores. A presente audiência pública tem como objetivo instruir a votação dos Projetos de Lei do Senado nºs 726 e 530, de 2015, e o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017, que tramitam em conjunto e regulamentam o transporte individual privado de passageiros.

Para tanto, foram convidados e confirmaram presença os seguintes palestrantes: o Sr. Guilherme Mendes Resende, Economista-chefe do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); o Sr. Daniel Mangabeira, Diretor de Políticas Públicas da Uber no Brasil; Sr. Edmilson Sarlo, Presidente da Associação Brasileira das Associações Cívicas e Cooperativas de Motoristas de Táxi; o Sr. Fabio Godoy Teixeira da Silva, Consultor Jurídico da Associação Brasileira das Associações e Cooperativas de Motoristas de Táxi; o Sr. Arthur Luis Mendonça Rollo, Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública; o Sr. João Paulo Sabino, Presidente do Comitê Regulatório da Associação Brasileira de Online-to-Offline; o Sr. André Oliveira, Presidente da Associação Assistência aos Motoristas de Táxi do Brasil (Aamotab); o Sr. Ângelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; o Sr. Francisco Albuquerque Moura, representante da Central dos Sindicatos Brasileiros; o Sr. Paulo Gaba, representante da Confederação Nacional do Transporte e Presidente da Federação Nacional das Empresas Locadoras de Veículos Automotores.

Justificam a ausência em razão de compromissos previamente assumidos: o Sr. André Ramos Tavares, Professor Titular de Direito Econômico da Universidade de São Paulo; o Sr. Lenio Luiz Streck, Jurista e professor; o Sr. Luís Fernando Massonetto, Professor de Direito Econômico da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo; o Sr. Carlos Ragazzo, Professor da Fundação Getúlio Vargas; o Sr. Vinicius Marques de Carvalho, ex-Presidente do Cade; o Sr. Fernando Menezes, ex-Secretário de Ciência e Tecnologia de São Paulo.

Constava ainda no rol de convidados, mas encontra-se ausente do País, o Sr. Ciro Biderman, Professor do Instituto de Tecnologia de Massachusetts.

Comunico que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Assim, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211. Durante o curso da audiência, esta Presidência também poderá fazer intervenções, assim como apresentar comentários e questionamentos enviados pelos cidadãos que nos assistem.

Passaremos, então, às exposições dos convidados. Terminadas as exposições, as Sr^{as} e os Srs. Senadores poderão interpelar cada orador, obedecendo a ordem de inscrição, pelo prazo de três minutos para o questionamento, tendo o orador o mesmo prazo para resposta, de acordo com o art. 94 do Regimento Interno do Senado Federal.

Agora, a parte mais importante para o bom andamento da nossa reunião. Como todos os senhores viram, nós temos um número bastante grande, o que não é normal em uma audiência pública. Vamos organizar da seguinte forma: estão ali nas duas últimas fileiras os convidados. O convidado chamado se sentará aqui e fará a sua exposição de dez minutos. Quando faltarem dois minutos para dez, tocará uma campainha, e eu pedirei para que sejam exatamente dentro do prazo as falas de cada um.

Convido para tomar assento o primeiro convidado, Guilherme Mendes Resende, Economista-chefe do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

Explico que esta é uma audiência conjunta de várias comissões. Da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, o Presidente está aqui presente, que é Otto Alencar; o Vice-Presidente é Acir Gurgacz; e Pedro Chaves é o Relator deste importante projeto.

Eu abrirei esta reunião e, depois, um pouco mais à frente, darei a Presidência, que é de direito, ao Senador Otto Alencar - a quem eu agradeço por podermos fazer essa mudança.

Por favor, você quer pôr os dez minutos de novo, porque eu me estendi, e aqui um minuto é muito precioso.

Com a palavra o Sr. Guilherme Resende.

O SR. GUILHERME MENDES RESENDE - Bom dia.

Queria agradecer o convite da Comissão. É sempre um prazer estar aqui para falar de assuntos tão importantes.

Como o tempo é curto, eu queria dividir minha fala em três pontos. No primeiro ponto, bem rapidamente, eu quero contextualizar essa discussão dentro do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, especificamente no Cade, sobre como nós estamos tratando disso. No ponto dois, eu queria levantar questões da economia da concorrência na discussão deste tema. E, por final, eu quero levantar alguns pontos sobre desafios no tratamento dessa questão.

Então, bem rapidamente, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, como vocês sabem, é composto pelo Cade e pela SEAE, que também está aqui presente.

No caso do Cade, nós temos uma atuação repressiva, preventiva e educativa. No caso da nossa atuação repressiva, temos algumas denúncias que já foram tratadas e estão sendo tratadas no Cade em relação aos aplicativos, especificamente o Uber. Um procedimento preparatório de inquérito administrativo já foi arquivado em relação a uma denúncia de concorrência desleal, e um segundo processo administrativo está em fase de alegações finais. Então, eu só queria dar esse contexto de como estão sendo tratadas essas questões quando chegam ao Cade.

O segundo ponto é o que eu penso ser o mais importante e eu queria ressaltar aqui neste início das discussões - acho que cada um dos senhores convidados vai ressaltar um ponto, mas eu não poderia deixar de falar sobre a importância da concorrência. A concorrência, a competição - nós sabemos - é o motor que leva as empresas, os prestadores de serviço a proverem, a fazerem o melhor serviço para os consumidores. E este é um dos objetivos da nossa política de defesa da concorrência: trazer benefícios, aumentar os ganhos e o bem-estar do consumidor.

Dito isso, como isso é feito na defesa da concorrência? Com uma diminuição de preço ou com maior oferta de produtos, maior variedade de produtos para os consumidores, ou produzindo inovações, produtos inovativos para os consumidores. E é nesse ambiente de competição, que a gente está aqui hoje, que estamos vivendo com essas inovações, com esses aplicativos de corridas desse transporte individual porta a porta, sabendo que, no transporte de táxi, por exemplo, há três níveis: os pontos de táxis; você poder pegar táxi também nas ruas; e o terceiro nível seria esse de transporte porta a porta, que é justamente onde os aplicativos entram.

A gente também sabe que, apesar da importância da competição, esse é um mercado já regulado no que tange aos táxis, tendo em vista as nossas conhecidas falhas de mercado existentes. Tanto a simetria de informação quanto externalidades negativas ensejaram necessidades de regular esse mercado para tratar questões de segurança, questões de qualidade,

questões de congestionamento, questões de poluição e também questões de poder de barganha. Por isso, você tem o preço dos táxis predeterminado.

Então, a questão que surge neste momento - e por isso os projetos de lei aqui - é o que e como regular esse mercado de aplicativos de transporte individual. As três variáveis que usualmente são reguladas aqui no Brasil e ao redor do mundo, não todas, mas uma combinação delas, seriam preço, quantidade e qualidade. E é nesse ambiente de discussão do que regular que nós estamos aqui hoje discutindo isso.

Um segundo ponto, uma outra mensagem que eu queria colocar aqui é que, qualquer que seja essa regulação, eu acho que, nesse mercado, a gente tem que pensar com proporcionalidade. Qualquer regulação que venha a ocorrer deve ser proporcional. Eu queria levantar esse ponto. Por quê? Porque logicamente essas inovações tecnológicas já conseguem solucionar alguma parte dessas falhas de mercado, não necessitando, assim, de regulação. O que eu acho que esses projetos em trâmite aqui têm de ter como princípio é esse princípio da proporcionalidade, sabendo também que essa regulação, ou grande parte dessa regulação também virá no nível municipal.

Ao ser proporcional, onde nós deveríamos focar se alguma regulação for imposta? A meu ver, questões de quantidade e preço podem, de alguma forma, levar a aumentos de preços, o que vai justamente contra o princípio da concorrência, que está justamente buscando diminuições de preços. Por sua vez, questões de qualidade, apesar da concorrência, podem levar a esse aumento de qualidade. Eu acho que esses incentivos podem não ser bem delineados. Então, talvez haja algum espaço, eu acredito que haja algum espaço para regulação no que tange à qualidade, à segurança dos serviços.

O ponto com que eu queria terminar, a terceira parte do que eu queria falar são os desafios colocados para todos nós formuladores de políticas, implementadores de política, que é a questão da coordenação de políticas públicas, que não é um ponto apenas desse mercado, mas é tentar entender como esses aplicativos podem se inserir no planejamento urbano, no planejamento de mobilidade urbana. Eu acho que esse é o grande desafio.

Nos nossos Municípios, nas nossas metrópoles, nós temos planos de mobilidade urbana de cinco, dez anos fixos. Como esses planos de mobilidade vão conseguir incorporar essas inovações que são anuais, semestrais e, muitas vezes, mensais? Eu acho que este é um dos grandes desafios que nós temos aqui: como legislar, regulamentar um mercado em constante movimento. Por isso é que nós temos que ter cuidado ao querer regular demais um mercado que não sabemos ainda para onde vai e o futuro dele. Notícias de inovações tecnológicas nesse setor são anunciadas a cada instante.

Em relação a isso, o que o Departamento de Estudos Econômicos do Cade está fazendo? Nós já fizemos um estudo, em 2015, sobre a entrada do Uber e sua rivalidade com os aplicativos de táxi. Uma das conclusões iniciais - e aqui eu tenho que também colocar um asterisco - foi uma conclusão inicial da entrada, num período logo após a entrada do Uber, em que nós mostramos que o Uber criou uma nova demanda, não rivalizou tanto com os táxis. E aí eu falo táxis aqueles que estavam nos aplicativos de táxi. Ele conseguiu criar uma nova demanda.

(Soa a campanha.)

O SR. GUILHERME MENDES RESENDE - O que a gente está fazendo agora e pretende terminar no final do ano ou no início do próximo ano é um novo estudo. A gente coletou, pediu novas informações e vai reavaliar como anda esse mercado. Só pelo recebimento dos dados, a gente já vê uma mudança: existem mais empresas entrando, ou seja, a entrada nesse mercado está acontecendo. Logicamente o Uber hoje, no Brasil, domina, tem uma maior parcela, mas é um mercado ainda que a gente diz que não é maduro. É um mercado dinâmico, em desenvolvimento, que a gente tem que acompanhar de perto e ver as suas evoluções até para tirar conclusões mais assertivas.

Eu já estou vendo ali que o meu tempo está acabando. Eu quero ser exemplo aqui para os próximos.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Agradeço.

Eu acabei de ser informada de que esta sala tem uma programação diferente. Então, vai tocar um minuto antes dos dez e aí automaticamente cessa o som.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Pois não, Senador.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Senadora Marta, eu estava falando com a senhora e com o Senador Otto Alencar que está todo mundo barrado aí fora. Esta é uma audiência pública de muito interesse. Eu vejo que só do Rio de Janeiro a quantidade de pessoas que está aí fora querendo entrar e assistir é muito grande. Eu sinceramente não vejo sentido a gente fazer aqui uma reunião como esta... Podia chamar a CAS, colocar um...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Senador, eu acabei de falar com V. Exª, quando trocávamos uma ideia aqui...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Isso.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - ... oferecendo a CAS, que está com o plenário vazio com um telão.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Mas tem que liberar a portaria. O problema é esse.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - A portaria é com o senhor. Eu estou liberando a CAS, que é onde eu tenho possibilidade.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Se for por mim, eu declaro liberada a portaria para todo mundo. *(Risos.)*

Se for assim... V. Exª é a Presidente, está presidindo os trabalhos.

De fato, não há muito sentido, Senador Otto. Está todo mundo aqui, não há clima de disputa, não há muito sentido as pessoas viajarem dos Estados - esta é a Casa do povo - e não participarem. Nem na CAE...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Senador, posso lhe dar uma sugestão? Ir ao Presidente da Casa, que decide isso, Eunício, e pedir para ele fazer a liberação. Eu, como Presidente da CAS, liberei agora o auditório da CAS. Então, o que eu poderia fazer, e esta Mesa, a não ser que algum dos representantes aqui tenha outra sugestão...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - É uma estrutura de guerra que está montada aqui. Não há sentido nenhum!

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Quero agradecer a presença do Deputado Zarattini, de São Paulo, e do Vereador Adilson Amadeu, que é grande liderança do transporte também em São Paulo, que teria tido muito prazer se estivesse aqui presente com todo o seu conhecimento e bagagem, mas, infelizmente, quando chegou às nossas mãos a possibilidade, já estávamos com esse número exorbitante, e não deu para acrescentar mais alguém, pelo que me desculpo. Com a palavra, então, Daniel Mangabeira, Diretor de Políticas Públicas da Uber Brasil.

O SR. DANIEL MANGABEIRA - Senhores, bom dia a todos. Meus cumprimentos à Senadora Marta Suplicy, Presidente da Mesa, em nome de quem cumprimento todos os outros.

Eu vou tentar fazer uma fala um pouco mais conceitual e, depois, abordar o tema principal do nosso debate aqui, mas eu acho importante dar um passo atrás e tentar posicionar sobre o que nós estamos falando quando falamos de transporte baseado em aplicativo e baseado em tecnologia. Eu trouxe uma pequena apresentação aqui para passarmos rápido por esses conceitos.

Eu acho que, antes de mais nada, é importante dizer que, quando a gente fala em transporte baseado em aplicativo, a gente fala necessariamente de um sistema intermediado, ou seja, de um sistema triangular. E já aí a gente percebe uma diferença muito marcante dos sistemas tradicionais, que são em sua essência sistemas bilaterais, ou seja, onde a contratação se dá diretamente entre o prestador do serviço e o demandante do serviço; aqui, necessariamente, há de haver essa intermediação alicerçada por tecnologia.

Isso ecoa um pouco o que disse o Guilherme anteriormente. Essa intermediação por tecnologia é que é responsável por aliviar um pouco essas assimetrias de informações que nós víamos em sistemas anteriores. Por óbvio, essa intermediação também coloca uma camada extra de tecnologia e segurança no sistema, só que isso não exclui a possibilidade de um regramento anterior para que tanto demandantes quanto provedores desse serviço acessem esse tipo de plataforma.

No nosso caso, há um conjunto de regras tanto para usuários quanto para motoristas ingressarem. Os motoristas - é importante acrescentar - todos passam por uma rigorosa checagem de antecedentes criminais. Eles têm de ter uma observação de que eles exercem atividade remunerada, e eles são obrigados a contratar um seguro que cubra o passageiro e que também cubra despesas médicas no fim das contas.

E isso tudo faz com que a gente tenha uma outra possibilidade ao alcance de nossas mãos, não apenas para a gente dar e condicionar uma alternativa de deslocamento mais eficiente, mais democrática e mais inclusiva para os usuários, mas também uma grande oportunidade de geração de renda para os indivíduos. A gente hoje passa por uma situação um pouco delicada no contexto econômico do País. E essas plataformas - não apenas a Uber, que é um exemplo de muitos - hoje possibilitam geração de renda para indivíduos de Norte a Sul do Brasil, como a gente pode ver aqui, tangibilizando algumas pessoas que utilizam a Uber para gerar renda.

Alguns dados sobre a Uber no Brasil. Enfim, ainda que seja uma empresa originária dos Estados Unidos, a Uber é registrada e incorporada nos Estados Unidos, ou seja, é uma empresa brasileira que hoje tem 17 milhões de usuários ativos ao redor do País e que está presente em todas as 27 capitais. Desde 2014, quando a Uber ingressou, em julho, agosto, aproximadamente, já foram realizadas mais de 530 milhões de viagens, e espalhamos por região o número de usuários que nós temos, enfim, com crescimento vertiginoso a cada dia.

Acho que é importante também para este debate mencionarmos que não há esterilidade nessa discussão, porque, na verdade, este debate já avança num nível local. Então, nós já temos exemplos de regulamentações em alguns Municípios. Essas são as principais que nós temos: São Paulo foi a primeira, e foi regulado em maio de 2016. É importante frisar que grande parte dessas regulações entenderam esse modelo como um modelo distinto, como um modelo de verdade, que introduz uma alternativa no ambiente do transporte urbano, do transporte das cidades, e, por consequência, as regulações entenderam por bem ordenar esse sistema de maneira também distinta, para poder preservar essa flexibilidade e poder preservar esse aspecto democrático de geração de oportunidade de trabalho e renda, de possibilidade de deslocamento a preços mais acessíveis para populações de Norte a Sul do País.

Esse sistema traz uma série de benefícios à mobilidade urbana - eu quero mencionar dois aqui muito rapidamente. Eu acho que não apenas é um sistema que contribui para a retirada de carros das ruas como é um sistema que complementa o sistema de transporte público já existente. Esse aqui é um mapa da cidade de São Paulo desde a entrada da Uber no País, de janeiro de 2015 até janeiro de 2017, e a gente consegue ver o potencial de capilaridade geográfica que esse sistema adquire. O que a gente tem como consequência imediata disso é que a gente consegue prover para usuários e para motoristas duas premissas fundamentais: confiabilidade e acessibilidade. Eu, como indivíduo, só vou abrir mão do meu carro particular se eu tiver uma alternativa que me seja tão confiável quanto e tão acessível quanto. E transporte por plataforma, porque dinâmico, porque capilar, consegue prover isso para as cidades.

O segundo ponto é exatamente o complemento à malha de transporte público. Isso aqui é um outro eslaide também referente à cidade de São Paulo. Esses tracejados de azul que a gente consegue enxergar são viagens que são iniciadas ou finalizadas em estações de metrô, o que denota, como a gente pode ver, um padrão muito constante, muito sólido nos pontos finais, nas estações finais, que mostra que as pessoas utilizam também essa ferramenta, nesse caso a Uber, para complementar o deslocamento pelo sistema de trilhos. É o chamado deslocamento em última milha.

O Poder Público, ao redor do mundo e sobretudo no Brasil, já percebe esse tipo de ferramental lastreado em tecnologia como um ferramental muito útil para a administração e para a gestão pública. Então, desde que a Uber começou a operar no Brasil, já há um sem número de parcerias estabelecidas em nível local, como em nível federal. Essas parcerias não apenas têm o condão de melhorar o sistema de mobilidade urbana, mas elas também têm o condão de dar um pouco mais, de beneficiar a sociedade de maneira mais ampla. Eu citaria aqui, de maneira muito rápida, uma parceria muito recente, do ano passado, que vai se repetir neste ano com o Ministério da Saúde, para poder levar as pessoas para se vacinarem, o que a gente chamou de UberGotinha.

Eu não queria finalizar - eu vejo que tenho apenas quatro minutos - sem falar um pouco do debate que está posto aqui nesta Casa a respeito do projeto de lei que, no fim das contas, na nossa ótica, confunde dois conceitos que estão introduzidos em ordenamento jurídico. Ele tenta caracterizar como público um sistema que é, em essência e em definição, privado. Enfim, a gente produziu essa coluninha para demarcar como essa diferença é muito flagrante e que, no fim das contas, não há que se confundir, seja por ordenamento jurídico, ou seja, o conjunto de leis que lastreia e que norteia a existência desse sistema, notadamente a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, ou mesmo a lei que garante e que consolida a profissão de taxista, de 2011. De maneira muito clara e de maneira muito nítida, elas segmentam e segregam o que é um transporte individual público e o que é um transporte individual privado.

Na nossa ótica, ao se confundir, ao se sobrepor os dois, no fim das contas, nem se regula um nem se regula outro, e o impacto maior que se tem é criar um sistema que vai, por definição, já nascer ineficiente, vai prejudicar a prestação de serviço para os usuários ao largo e vai impedir ou prejudicar que pessoas de norte a sul do Brasil tenham, nesse tipo de plataforma, uma ferramenta de geração de renda.

Há alguns exemplos marcantes nesse projeto de lei. O mais marcante deles talvez seja a classificação como veículo de aluguel, o que, no debate da Câmara, acabou sendo justificado como a possibilidade de se regular a iniciativa privada. Na verdade, a iniciativa privada a gente vê como regulação, enfim, em todos os setores da indústria e da economia brasileiras. Na nossa ótica, o que esse debate deveria promover é uma discussão racional de como a gente deve prover, na verdade, regras de acesso, em lugar de simplesmente replicar regras de exercício, para que esse sistema mantenha padrões de qualidade, mantenha padrões de segurança sem que afete a dinâmica e a eficiência de como ele é prestado nos centros urbanos.

Por fim, eu acho que é importante frisar que essa é uma discussão que, como todos nós aqui sabemos, é bastante controversa e que já superou o ambiente legislativo e o ambiente executivo e hoje se situa também no ambiente judiciário, mas há uma tese muito sólida que hoje vem se pacificando em tribunais de primeira e segunda instâncias em todo o País que já percebe esse sistema como um sistema absolutamente legítimo, como um sistema legitimamente introduzido, como um sistema que é diferente do sistema público e, portanto, que deve ser regulado de forma diferente. Essas leis já têm percebido regulações restritivas ou regulações proibitivas como sendo inconstitucionais e vêm pugnando e promovendo um debate mais racional, situando essa discussão num espectro de que esse sistema legítimo não apenas deve ser debatido e deve ser internalizado, mas deve ser internalizado com um mínimo de intervenção possível.

(Soa a campanha.)

O SR. DANIEL MANGABEIRA - E o mínimo de intervenção possível não significa ausência de regras, como a ausência de regulamentação não significa ilicitude desse modelo. Um mínimo de intervenção significa regulamentar de maneira um pouco mais racional, provendo, mais uma vez, regramentos de acesso, aliás, regramento de exercício em lugar de regramento de acesso. Em lugar de construir barreiras e impedir que trabalhadores ou que usuários possam acessar esse modelo, na verdade, toda a indicação que vem do Judiciário e de alguns órgãos reguladores no Brasil vem determinando que esse regramento seja feito *a posteriori* com o mínimo de intervenção possível.

Para finalizar, eu gostaria apenas de dizer que, para nós, é um grande prazer participar desta discussão e participar deste debate. A gente espera que essa discussão continue propositiva e racional como tem sido até agora. A gente espera que, na verdade, esse sistema seja visto como um sistema que é benéfico para a cidade, que traz muito benefício para a mobilidade urbana e para a geração de emprego, para a geração de trabalho e renda nas cidades. E a gente espera, sobretudo, que, ao se perceber esse sistema como um sistema diferente, regulamentem-se esse sistema de uma forma distinta também.

Muito obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada, Daniel Mangabeira.

Chamo agora o Edmilson Americano, Presidente da Abracomtaxi.

O SR. EDMILSON SARLO - Eu quero aqui cumprimentar todos os Senadores, cumprimentar a Senadora Marta Suplicy. O som parece que... Está funcionando o som?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDMILSON SARLO - Quero cumprimentar todos da Mesa e agradecer ao Senador Acir Gurgacz por ter requerido a nossa presença aqui.

Eu vou pedir a atenção dos senhores porque a Uber vem e explana que é o sinônimo de modernidade, de bom atendimento e que veio resolver a questão da mobilidade. Então, eu gostaria de passar um vídeo de 1,30 minuto apenas antes da nossa fala. Por favor.

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

O SR. EDMILSON SARLO - Senhoras e senhores, o PLC 28, que foi aprovado na Câmara dos Deputados, acaba com essas mazelas, acaba com essa questão de sequestro, acaba com os assédios sofridos pelos passageiros, pelas passageiras dentro desses carros que não têm fiscalização - o Judiciário impede de haver a vistoria dos atestados de antecedentes -, impede assédios, impede sequestros. É por isso que nós estamos aqui pedindo a aprovação do PLC 28. E, por mais que a grande imprensa não divulgue e não dê destaque para isso, as mídias sociais estão atentas, as mídias sociais retratam a preocupação da sociedade. É por isso que nós estamos aqui.

Vejam bem o que dizem as mídias sociais. Isso não é informação do táxi, é o Google refletindo aquilo que a sociedade está preocupada. Falam que o Uber veio aqui para resolver um problema, que o táxi tinha uma deficiência, mas isso aqui é um estudo dos últimos cinco anos do Google Trends. Olhem bem, nos últimos cinco anos, as reclamações do táxi, que estão em vermelho, são zero. E olhem as reclamações do Uber, que é o sinônimo de atendimento.

Eu fiquei aqui contente quando eu ouvi a fala do Guilherme Resende, do Cade, de que não é só preço que define serviço, qualidade também. Essa é a Uber, que posa por milhões de dólares que injeta nas grandes emissoras e nos programas e esconde tudo isso, mas a sociedade está atenta.

Colocando agora a cobrança indevida, porque o sinônimo de modernidade do Uber é não cobrar pelo taxímetro, é cobrar pelo aplicativo. Olhem lá, nos últimos cinco anos, de novo, o vermelho é táxi, é traço. Nas mídias sociais, é traço, enquanto

o Uber, que se estabeleceu, naquele gráfico azul, provavelmente ali em 2015, vem só aumentando, o que para mim não é cobrança indevida, é roubo de passageiro. Cobrar a mais de passageiro é roubo.

E agora o pior de todos aqui: estupro. No táxi, nos últimos cinco anos, é traço, está em vermelho. E vejam bem que o gráfico cada vez piora. Ao invés de melhorar com os milhões de dólares que eles estão injetando nas emissoras de TV, cada vez vem piorando mais. É por isso que a gente tem que pôr regras. A Uber não quer ter regras. Regras protegem o cidadão contra isso.

E aí vamos lá, a Uber é sinônimo de modernidade e bom atendimento. O maior *site* de proteção com relação a reclamações de serviços é o Reclame Aqui. Olhe o absurdo: eles estão instalados aqui desde 2014, 2015 e é uma empresa considerada ruim. Aquela carinha vermelha no gráfico é o usuário vermelho de raiva. São quase 67 mil reclamações em dois anos que a Uber está aqui. São 67 mil, uma das maiores reclamadas neste País.

E aí eu vou para o próximo gráfico. Em vez de melhorar com a propaganda que eles estão gastando na TV Globo, em vários programas, olha que absurdo este número: nos últimos seis meses, de vermelho, o consumidor ficou roxo de raiva. Olha lá: 27 mil reclamações apenas nos últimos seis meses. É por isso que a gente quer regras, porque, se o táxi tem regras, não vem com esse papinho furado de empresa privada. Todo mundo tem regras e a empresa privada também.

No passado, quando a Uber se instalou aqui, olha o que a Uber dizia, em dezembro de 2015, na revista *Veja*, nas páginas amarelas, o David Plouffe, Vice-Presidente da Uber, diz lá que a Uber está pronta para se adaptar ao que for definido em lei, e que tem que dizer quais são os carros permitidos para o serviço, ou seja, quais são os carros autorizados. É isto que o PLC diz: que tem que ter autorização da prefeitura, que tem que ser fiscalizado. Mas aí ele dá um puxãozinho de orelha nos políticos, nas Casas, no Congresso: "Mas é preciso contar com a vontade pública de estabelecer normas". No entanto, quando foram aprovadas as diretrizes na Câmara dos Deputados, eles saíram na imprensa dizendo que era um retrocesso, porque colocaram regras.

E qual é a diferença básica do projeto? Do PL que foi aprovado na Câmara, a Uber discordava de dois pontos essenciais que foram colocados aqui: a questão da autorização do Município para o veículo, porque eles não querem ser vistoriados, eles não querem ser fiscalizados - fiscalização e vistoria só no táxi, eles só querem isso -, e com relação à placa vermelha. Com certeza, a pessoa que virá aqui nos suceder falará da questão jurídica. Eles falam aquela balela de que, se colocar placa vermelha, ou seja, se for licenciado na categoria aluguel, vira um táxi. Não é verdade, isso é mentira, é um engodo que se tenta colocar para os senhores. Na realidade, a placa vermelha é uma exigência do CTB (Código de Trânsito Brasileiro). Todo mundo que faz transporte remunerado de passageiros, que é o que a Uber faz, é veículo de aluguel, é placa vermelha. E aqui eu vou citar alguns exemplos: o ônibus, que é um transporte privado coletivo, que está inserido na Lei 12.587, a Lei da Mobilidade Urbana, é placa vermelha e é transporte privado, é o que nós estamos falando aqui, transporte privado, aliás, como a van escolar, que também é um serviço privado, é placa vermelha e veículo de aluguel; como o táxi; como, pasmem, até os carros funerários. Para se transportar o cadáver, tem que ser placa vermelha, veículo de aluguel. Então, todos são, só a Uber que não quer.

Eu faço aqui um apelo, senhores. Meu tempo está se encerrando, mas eu quero aqui fazer um apelo. Primeiro, fico feliz com a fala do Cade e com o reconhecimento do Cade de que aquele estudo que ele apresentou foi um estudo inicial, que agora eles estão preocupados com a qualidade...

(Soa a campanha.)

O SR. EDMILSON SARLO - ... e que tem de haver minimamente regras. Eu quero, para corroborar com o estudo do Cade, entregar um dossiê que nós já entregamos para os Senadores com vários e vários crimes praticados pela Uber, desde cobrança indevida, passando por sequestro, assédio e estupro.

Para finalizar, quero dizer, senhores, que é um apelo da categoria de 600 mil trabalhadores, 600 mil pais de família, uma categoria centenária, que sempre prestou um serviço de qualidade. Por conta desses milhões de dólares que estão injetando nas televisões, vem se depreciando o serviço, desqualificando o serviço de táxi.

Em nome desses 600 mil - a categoria está agonizando -, a gente pede, por favor, que olhem por essa categoria, olhem pela população. Regulamentação já! Nós não podemos mais esperar. Se mexerem no PLC 28, ele volta para a Câmara; lá vai demorar mais um ou dois anos e, até lá, a categoria vai estar dizimada. Aliás, esta é a grande estratégia da Uber: dizimar a categoria dos taxistas, para depois formar um grande oligopólio e só eles ditarem as regras.

(Interrupção do som.)

O SR. EDMILSON SARLO - ... não pode haver mais vigilância sanitária também. Ele tem que se autofiscalizar? Não pode. Ele tem que ser fiscalizado pelas prefeituras. Senão, vai virar a JBS, porque, se a vigilância sanitária não descobrisse as mazelas dela, eles continuavam enganando a população.

Nós não queremos. A Uber é a JBS americana. Nós pedimos agora um apelo de toda a categoria: regularização já!

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Obrigada, Edmilson Americano.

Com a palavra Fábio Godoy Teixeira da Silva, Consultor Jurídico da Associação Brasileira das Associações Cíveis e Cooperativas de Motoristas de Táxi (Abracomtaxi).

O SR. FÁBIO GODOY TEIXEIRA DA SILVA - Bom dia a todos.

Cumprimento todos os Senadores e Parlamentares aqui presentes, na figura da Senadora Marta Suplicy, que preside esta reunião.

Na realidade, eu pretendo aqui fazer uma exposição fundada em três pontos. O primeiro trata de uma regulação, o PL 28, bastante simples e bastante suave, leve. Então, não há que se falar que se busca com o PL 28 neutralizar a atividade da Uber, ou da 99, ou da Cabify, que são os três atores que hoje estão no País.

Então, eu inicio com o complexo normativo. Todas as decisões judiciais no País, envolvendo Uber, 99 e Cabify, dizem que não pode ser proibido esse serviço, porque a Constituição estabelece a livre iniciativa, tanto para o exercício da profissão e do trabalho como para a atividade econômica. Então, os arts. 5º e o 170 realmente dispõem isso, salvo nos termos da lei. E é isto que nós estamos fazendo nesta Casa: editando uma lei que vai regulamentar esse tipo de serviço no País.

Em relação à placa vermelha que o nobre Edmilson acabou de mencionar, o próprio Código de Trânsito vigente estipula que em qualquer serviço - é importante dizer que não é o serviço privado ou o público - que envolva o transporte de pessoas ou carga deve ser utilizada a placa, o registro do veículo na categoria "aluguel". Então, o que se busca - e isso consta no Projeto de Lei 28 - é apenas cumprir a legislação, como tantas outras atividades já cumprem, como já mencionado. Tanto é que existe até uma multa prevista no CTB, referente a transitar com veículo efetuando transporte remunerado de pessoas, quando não for licenciado para esse fim. Então, o licenciamento é obrigatório para esse fim.

A Lei de Mobilidade Urbana também estabelece que o fundamento da mobilidade urbana está pautado na segurança do deslocamento das pessoas e também na eficiência e eficácia da circulação urbana. Mediante o vídeo que foi mostrado agora há pouco, percebe-se que não se está atingindo essa segurança ao usuário, por meio do modelo até então adotado. O 18 trata das atribuições do Município, e lá se fala sobre promover a regulamentação do serviço de transporte urbano. Ou seja, o Município precisa fazer essa regulamentação.

Aqui nós traçamos um paralelo do projeto de lei que foi amplamente discutido na Câmara, inclusive com a participação dos representantes dos aplicativos, dos motoristas, dos taxistas. Esse é o parecer do Relator, o Deputado Daniel Coelho, e ali vêm os destaques. Houve muito pouca alteração em relação ao projeto original, que foi construído com todas as mãos, as mãos dos taxistas, dos motoristas, dos aplicativos.

Então, em relação às alterações... *(Pausa.)*

Aqui havia um quadro. Então, vamos avançar.

Havia um quadro comparativo, em relação aos pontos que foram alterados após o destaque dos Deputados. Fundamentalmente, o que se alterou? A placa vermelha, porque, no projeto inicial, existia apenas o carro particular, ou seja, a placa cinza; foi alterada a parte em que inicialmente constava que o motorista poderia exercer a atividade e não havia uma previsão de autorização. Então, tanto a autorização quanto a placa vermelha foram inseridas no Projeto 28.

Agora, esses dois fatores não desnaturam a atividade de interesse público que é a atividade prestada por esses motoristas. Não é uma atividade estritamente particular; é uma atividade de interesse público. Por isso, demanda a mão do Estado e uma regulação. E, aí, eu concordo com o Sr. Guilherme, do Cade, porque esse Projeto 28 vai justamente ao encontro dessa regulação mínima, ao estabelecer apenas e tão somente mínimos requisitos para que o serviço seja explorado.

Quando nós falamos em placa de aluguel, autorização, o veículo ser emplacado e ser de propriedade do motorista - ou seja, não se permite aí o uso do veículo alugado, de locadora -, isso tudo constrói o serviço de transporte privado dentro do critério da mobilidade urbana.

A regulação que está sendo proposta aqui é uma regulação muito suave, muito diferente do táxi, e nós podemos aqui traçar alguns paralelos. Por exemplo, o táxi tem uma tarifa fixada pelo Poder Público municipal. Nesse projeto de lei, não há qualquer limitação de tarifa. O táxi, obrigatoriamente, precisa atender os munícipes, ou seja, ele não pode recusar as solicitações efetuadas pelos passageiros. O motorista do transporte privado pode. Aliás, basta a pessoa não se cadastrar que nem utilizará o serviço.

E a limitação também não existe no projeto. Então, o Projeto de Lei 28... Aliás, foi muito bom que esse período transcorreu, desde a apresentação do Projeto 530, que foi proposto em 2015, porque, lá atrás, o PL 530 outorgava amplos poderes

apenas para as empresas de aplicativos. Então, o motorista precisava ser só cadastrado. Ele não precisaria ter autorização do Município, ele não passaria por vistoria, ele não passaria por nada. E esses dois anos de atividade dessas empresas demonstraram que é impossível você permitir o exercício dessa atividade no País sem um mínimo de controle estatal.

Então, nós temos visto inúmeros casos, todos os dias, coisa que nunca se ouviu falar em táxi... Todos os dias há eventos causados por motoristas, em razão da delegação do poder de polícia. Ou seja, o Estado está delegando o poder de polícia a uma empresa privada, que, aliás, sequer apresenta com transparência os seus números.

Há notícias, em vários Municípios, de que, na elaboração de suas leis municipais, fizeram ofícios para as empresas, perguntando a média de remuneração, quem são os motoristas, quantas corridas fazem, e essas informações, em muitos Municípios, foram negadas. Ou seja, não há transparência. Como um Município irá exercer a sua competência constitucional, à luz do art. 30, inciso V, de dispor sobre assuntos de interesse local, sem sequer ter conhecimento da atividade que é explorada, ainda mais quando se trata de deslocamento de pessoas, de segurança de pessoas, e também de mobilidade? O próprio trânsito! Então, é importantíssimo que os Municípios conheçam e regulamentem.

Agora, o argumento que está muito na mesa é: a regulamentação acaba com a atividade do aplicativo. Não acaba. Se alguém ler exatamente e com a devida acuidade o PL 28, perceberá que apenas se exigirá CNH, com a identificação de que se exerce uma atividade remunerada. Inscrição do motorista no INSS, que, aliás, já é previsão legal. Qualquer pessoa que presta serviço, no País, é segurado obrigatório da previdência. Então, ali vem a obrigatoriedade de inscrição no INSS. Ele precisa ter autorização do Município. Agora, essa autorização vai virar uma situação cartorária... Muitos dizem: "não, porque é um retrocesso você exigir uma autorização". Pode ser que o Município empreenda essa tipo de autorização de forma eletrônica. Aí vai depender de cada Município.

O importante é que esse Projeto 28 traça linhas gerais, ao contrário dos Projetos 530 e do 726, que entram nos detalhes, até de forma muito minuciosa, porque falam inclusive como seriam os recibos de pagamentos, os trajés que deveriam ser usados pelos motoristas. Isso é matéria de competência do Município. Cada Município saberá, de acordo com as suas condições geográficas, a melhor forma de aplicar esse novo modelo de serviço de transporte privado de acordo com o número populacional, de acordo com os outros modais de transporte, como metrô, transporte coletivo ou o próprio número de táxis.

(Soa a campanha.)

Para concluir, penso que o PL nº 28 vai exatamente ao encontro do que o Cade tem manifestado. Vários juristas como o Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello, o Prof. Arruda Alvim, o Ministro Eros Grau, do STF, vão no sentido de que há possibilidade de uma regulação, uma regulação mínima, mas que é impossível se admitir que uma atividade seja exercida por profissionais, por motoristas, e pela própria Uber sem nenhuma regulação mínima.

Então, o que se pretende aqui é que o PL 28 deve ser aprovado por esta Casa na sua íntegra. Isso trará segurança não apenas aos consumidores, mas principalmente restabelecerá a paz no segmento de transporte, com proveito para toda a sociedade.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Obrigada, Fábio Godoy Teixeira da Silva, por suas palavras que elucidaram bastante.

Agora chamo Arthur Luis Mendonça Rollo, Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

O SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - Muito bom dia a todas e a todos. Quero saudar, na pessoa da Senadora Marta Suplicy, todos os Senadores e os Senadores aqui presentes. Agradeço o convite e a oportunidade de participar desta audiência pública de assunto tão relevante.

Aqui estou representando os consumidores brasileiros. Sou da Secretaria Nacional do Consumidor e represento os consumidores brasileiros. Não há dúvidas de que a concorrência, como já foi mencionado aqui pelo Cade, melhorou a vida do consumidor, seja dando uma alternativa de um novo modal de transporte para os consumidores - principalmente para o consumidor da periferia -, seja repensando o transporte público, o transporte público coletivo, o transporte público individual. Especialmente o transporte via táxi acabou melhorando em função dessa concorrência, acabou trazendo preços mais acessíveis para os consumidores. Acho que o simples fato de a gente repensar os modais de transporte acabou trazendo melhorias para o consumidor.

Essa nova modalidade de transporte acabou acirrando a concorrência. Se aumenta a concorrência baixa o preço para o consumidor. A concorrência é um elemento importante. A gente tem aí uma série de serviços em que a concorrência é pequena e, conseqüentemente, o consumidor paga mais caro. Basta a gente ver, por exemplo, uma empresa aérea que é detentora de um trecho exclusivo. O preço do bilhete é muito alto, porque não há concorrência. A concorrência é

fundamental. Quanto maior a concorrência num determinado segmento de mercado, melhor para o consumidor. Também o preço mais barato, que é sem dúvida nenhuma uma característica desse transporte, dessa nova modalidade de transporte individual, acabou assegurando a participação de consumidores que não tinham acesso a esse tipo de serviço. Hoje, o serviço de transporte por aplicativo é uma alternativa para greves de transporte público, é uma alternativa para consumidores que não tinham acesso. Mas há o outro lado também: não dá para ter um serviço sem regulamentação. A livre iniciativa é preconizada pela Constituição Federal, mas a nossa Constituição Federal adota um sistema de pesos e contrapesos. Então, há uma limitação a essa livre iniciativa. Essa livre iniciativa não é absoluta.

A primeira questão que surge é a do Código de Trânsito Brasileiro. O art. 135 do Código de Trânsito dispõe o seguinte: "Os veículos de aluguel, [aqui é veículo de aluguel? Não, não é] destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares [a gente pode falar que não se enquadra aqui, mas aí a lei vai além] ou empregados em qualquer serviço remunerado (...)". Esse transporte por aplicativo é um serviço remunerado? Não há dúvida. Aí o Código de Trânsito Brasileiro diz o seguinte: "(...) para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente". O que significa isso? Significa que tem de ter a tal da placa vermelha. Para que placa vermelha, eminentes Senadores? Para melhorar a fiscalização, para o Poder Público conseguir fiscalizar, porque também é de conhecimento geral que hoje há motorista utilizando o celular e o carro de outra pessoa. Ele faz o cadastro em uma empresa, pega o celular, pega o carro da pessoa e realiza o transporte. Outro dia, chamei um desses transportes por aplicativo. Estava lá a foto de uma mulher. Na hora em que chegou, era um homem. Falei para ele: o que aconteceu? "Ah! Estou usando o carro e o telefone dela". Isso vem acontecendo. Qual é a forma para que isso não aconteça? Tem de haver uma fiscalização na rua. Quando tem a placa vermelha, a fiscalização na rua é possível e aumenta. Aqui temos representantes de entidades de taxistas. Sendo transportado por táxi, eu já fui abordado diversas vezes na cidade de São Paulo por autoridade de trânsito, por autoridade policial, porque, efetivamente, a fiscalização é mais rigorosa com esses veículos que possuem placa vermelha. Então, está no Código de Trânsito.

Aí vão dizer o seguinte: "Mas, espere aí, por que o Judiciário não assegura isso?" Porque é uma nova modalidade. Há sempre o temor do Estado de intervir numa atividade econômica e acabar com essa atividade econômica. Por isso, na esteira do que o Cade disse, é perfeitamente possível uma mínima intervenção estatal, uma mínima regulamentação, com a placa vermelha e com a autorização do Poder Público municipal, que estão previstas no PLC nº 28, de 2017. Isso não vai encarecer, não vai burocratizar e vai trazer garantias mínimas para os consumidores de que eles vão ter a segurança de entrar no carro e de ser o motorista que está no aplicativo, de ter um mínimo controle da prefeitura. Como já foi dito aqui, o poder de polícia é do Poder Público municipal, que tem de fiscalizar esse tipo de serviço. Não se pode ter um serviço à margem de qualquer fiscalização, sobretudo quando a vê nas políticas de responsabilidade dessas empresas de transporte por aplicativo que elas não se responsabilizam pelos danos causados pelos motoristas que estão lá. Elas se dizem meras plataformas de aproximação entre consumidores e particulares que realizam o transporte. Mas e aí? E se acontece um estupro? E se acontece um roubo? E se acontece um sequestro, um acidente, por exemplo?

Outro ponto que tem que ser colocado aqui, há exigência nesse PLs que estão sendo discutidos de seguro de acidentes pessoais. Há infelizmente muitos casos de motoristas desses aplicativos que estão fazendo afirmação falsa na contratação dos seguros, colocando informações falsas no perfil, não estão dizendo que exercem atividade remunerada de transporte, e isso vai repercutir depois no pagamento da indenização. A indenização vai ser negada. Vale dizer, na hora em que o consumidor tiver um acidente e quiser responsabilizar o motorista, e o motorista tem um seguro e o seguro não vai cobrir, porque se fala que houve lá uma afirmação falsa no perfil do seguro que justifica o não pagamento de indenização. Por isso que está aqui por exemplo no PLS 530, de 2015, falando-se que tem que haver um mínimo de controle na apólice de seguro por parte da empresa de aplicativos para que esse seguro efetivamente proteja os consumidores usuários.

Então, a gente tem que combinar preço - e o preço é importante, sim; se a gente burocratizar muito o preço sobe - com qualidade do serviço. Qualidade do serviço significa proteção do consumidor. O consumidor precisa saber que, em caso de acidente, em caso de qualquer problema, tem que ter um patrimônio idôneo para ressarcir-lo em caso de necessidade.

Cabe ao Poder Público definir a quantidade de veículos. Por isso que é importante a autorização dentro da política de mobilidade urbana. Tem que haver um estudo do impacto que esses veículos vão ter no trânsito das cidades. E quem tem que fazer isso é o Poder Público. Se isso fica exclusivamente no controle da empresa, o Poder Público não consegue desenvolver bem essa política urbana de transporte.

Uma coisa que preocupou no PLS 530 está lá no art 7º. O art. 7º fala em responsabilidade segundo o Código Civil. Se a gente está falando em transporte remunerado, se a gente está falando em pagamento de ISS, é um caso clássico de aplicação do Código de Defesa do Consumidor. A responsabilidade é de acordo com Código. Mas basta suprimir aqui no PLS 530 o art 7º que automaticamente já vai para a interpretação o enquadramento no Código de Defesa do Consumidor. Mas não se pode afirmar que a responsabilidade é de acordo com o Código Civil, dentro de uma relação tipicamente

de consumo. É um transporte habitual, remunerado, caracteriza o motorista como fornecedor. Incide aqui aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Como eu já disse, mas insisto,...

(Soa a campanha.)

O SR. ARTHUR LUIS MENDONÇA ROLLO - ... o registro no órgão de trânsito, a autorização do Poder Público municipal é fundamental para haver um mínimo de controle, para possibilitar o exercício do poder de polícia. Essa autorização dentro do veículo é importante também, no caso de uma abordagem policial, de um órgão de trânsito. E tem que haver a placa vermelha, porque a placa vermelha além de estar prevista no art. 135 do Código de Trânsito brasileiro, vai permitir a abordagem da Polícia Militar, vai permitir a abordagem do policiamento de trânsito e fiscalizar. Os aplicativos ficam fiscalizando lá dentro das suas sedes, eletronicamente, mas a fiscalização de campo, efetivamente, o exercício do poder de polícia pelo Poder Público municipal...

Eu estou indo rápido, porque o tempo está acabando, e estou até engasgando. Estou vendo o relóginho ali...

O exercício do poder de polícia pelo Poder Público municipal tem que se dar na rua, não é dentro da empresa. Isso é privativo do Poder Público municipal. Por isso a importância da placa vermelha.

A gente é a favor aqui do PLC 28, de 2007.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada, Arthur Luis Mendonça Rollo.

E, agora, chamo João Paulo Sabino, Presidente do Comitê Regulatório da Associação Brasileira de Online to Offline (ABO2O).

O SR. JOÃO SABINO - Bom dia a todas e a todos!

Bom dia, Senadores, Senador Pedro Chaves, Senadora Marta Suplicy, Senador Otto Alencar, Senador Acir Gurgacz, em nome de quem cumprimento todos os outros Parlamentares e presentes aqui!

A ABO2O (Associação Brasileira de Online to OffLine) congrega os aplicativos que fazem conexão entre serviços por meio de tecnologia, inclusive boa parte dos aplicativos de transporte.

Gostaria de iniciar essa discussão de hoje, chamando atenção para um ponto relacionado a uma tendência mundial: a urbanização das cidades, que vem se acelerando nas últimas décadas e que trouxe um maior número de pessoas para conviver num mesmo espaço. O que isso acabou gerando e vem gerando cada dia mais? Dificuldades na locomoção, dificuldades no acesso a meios de transportes e principalmente encarecimento de um direito fundamental que é o de ir e vir e de se locomover.

Para vocês terem uma ideia, se continuarmos nesse ritmo em que estamos hoje, em 2050 a população mundial tendo crescido 30%, a emissão CO2 será 70% a mais. Vamos sair de um patamar em 2010 de 32 milhões de toneladas para quase 60 milhões de toneladas.

Um outro ponto muito preocupante é que o número de carros vai dobrar do número atual de 1,8 bilhões de carros para 3,6 bilhões de carros. E só para estacionar esses carros, carros que em média passam 90% do tempo parados, nós vamos precisar de uma área de 80 mil quilômetros quadrados. É o equivalente ao território da Costa Rica.

Se nós continuarmos vivendo como estamos hoje, vamos precisar de quatro planetas Terra em relação ao espaço e recursos culturais. É um dado muito preocupante e que nós precisamos endereçar. E acredito que a tecnologia é o melhor meio de procurar a solução para esse problema gravíssimo.

A tecnologia pode oferecer novos serviços e atender a população que não tinha acesso ao transporte, além de tornar mais eficiente os serviços já existentes. Como? Auxiliando na melhoria da qualidade, da segurança do transporte além de diminuir os custos tanto para cidadãos como também para os governos. Para vocês terem uma ideia, para dar um exemplo, após o surgimento dos aplicativos de transporte, inicialmente com táxi, a otimização das viagens chegou ao patamar de 40%.

Por que isso aconteceu? Porque até então o táxi tinha um ponto fixo, onde ele esperava o seu passageiro e, após terminar a corrida, tinha duas alternativas: ou retornar ao seu ponto fixo, procurando alguém numa calçada, alguém estendendo a mão procurando uma corrida, ou voltar para o seu ponto fixo para aguardar o próximo passageiro. Com a tecnologia, terminada aquela corrida, passou a ser possível encontrar aquele próximo passageiro que estava ali nas cercanias, ou seja, menos carros circulando vazios, menos trânsito, menos poluição.

Para vocês terem uma ideia de tudo isso que a gente estava falando de urbanização, de processo de urbanização e custos, o brasileiro hoje gasta, em média, 20% do seu orçamento familiar com transporte. Esse número praticamente dobrou deste a década de 70. São dados do IBGE. Esse é um número muito alto. Imaginem que 20% da renda familiar hoje está destinada a transporte, ao direito fundamental de ir e vir, fora moradia, alimentação, segurança, educação e saúde. Quase um quinto dessa renda hoje está destinada só para transporte.

Mais um dado de como esses sistemas podem coexistir, tanto táxis quanto carros particulares. Desde o advento dos carros particulares, a segunda fase da inovação tecnológica, a primeira é aquela que otimiza as corridas do táxi, de todas as pessoas que baixaram os aplicativos para usarem um serviço de transporte particular, serviço novo, objeto de discussão hoje aqui, quase a metade delas, 46% passaram a usar táxi também. Quem são essas pessoas? Uma parte delas é formada por pessoas que só tinham acesso ao táxi e encontraram ali dentro da plataforma um novo produto, um novo tipo de serviço, com os seus diferenciais e puderam também acessar esse serviço, como também pessoas que jamais tinham usado um transporte individual, seja ele público ou privado.

Um grande problema já frisado aqui por outros colegas é a questão que nós chamamos de última milha. Ou seja, é o acesso ao transporte da pessoa que deixa o modal de grande circulação, de grande massa, uma linha de trem, uma linha de metrô ou um ônibus no corredor, percorre um caminho de, por exemplo, 10km em uma hora e, para chegar a sua casa, que está a 2km, leva mais tempo ainda. Então, esse é mais um exemplo de que os aplicativos, de que os novos serviços podem ajudar a resolver esses problemas de mobilidade que os cidadãos, as cidades e os governos enfrentam.

Isso gera economia também para o Governo. Recentemente, a Prefeitura de São Paulo implementou um novo sistema de transporte do seu servidor. Como isso funcionava até então? Carros e motoristas à disposição dos servidores durante todo o tempo parados, ocupando espaço público para estacionamento, gastando e pagando por todo aquele tempo. Agora, com o serviço por demanda de táxi e carros particulares o serviço só vai ser utilizado quando ele realmente for demandado. Para vocês terem uma ideia, só a Prefeitura de São Paulo gasta R\$180 milhões por ano com o transporte de servidores. Com essa mudança de sistema a expectativa de economia é de no mínimo 70%, passando a Prefeitura a gastar apenas R\$60 milhões. Essa economia pode gerar recursos públicos para a construção de 6,4 mil moradias por ano, ou 25 UBSs por ano, ou 25 creches construídas desde o início. Se vocês imaginarem que, com a escassez de terrenos na cidade, a opção hoje é muito mais pegar um equipamento já construído e reformar, esse número pode dobrar: 50 creches por ano só com a economia gerada por essa mudança de serviço.

Enfim, entrando na questão do PLC discutido ora aqui, tudo isso que nós trazemos com relação à economia, à mobilidade, à urbanização, precisa ser levado em conta, porque a tecnologia veio para ajudar a resolver esses problemas. Ou seja, há dois, três pontos que são bastante importantes nesse PL, para os quais eu, de novo, peço a atenção de vocês. O primeiro deles é a transformação do serviço privado em serviço público. É uma interferência do Estado numa atividade exclusivamente privada, uma interferência exagerada.

A questão do veículo de aluguel, emplacamento com placa vermelha, a despeito de todos os argumentos a favor que foram trazidos aqui, que são relevantes, na verdade, na prática, diminui a oferta do serviço, porque cria uma barreira de entrada. Nos momentos de maior demanda, quando falta transporte, o serviço de carro particular que é feito por demanda não vai poder entrar pela falta de licença, ou aquele que está prestando o serviço e não quer mais prestar, porque é um serviço eventual, arrumou outra atividade, vai travar aquela licença, e o próximo que quer entrar na fila e prestar aquele serviço não vai conseguir prestar. Vai aumentar o preço do serviço, porque, quanto menos oferta e a demanda crescendo, o preço vai aumentar. De novo, repito: é uma barreira de entrada, é uma restrição à livre iniciativa, a uma economia familiar e, principalmente, a uma economia colaborativa, que é o que nós estamos discutindo hoje aqui, que a tecnologia nos traz. Menos emprego, menos geração de renda, menos pessoas podem trabalhar, mais restrição a acesso a transporte.

Por último, emplacamento no Município também é uma questão muito sensível, porque, de novo, além de ser uma barreira de entrada, gera ineficiência nas regiões metropolitanas. A maior parte das corridas nos Municípios hoje tem uma região metropolitana muito grande. Impedir que um passageiro se desloque para uma cidade contígua e aquele motorista que levou volte trazendo outro passageiro gera mais trânsito, mais poluição e mais gastos. Há tecnologia para permitir, por exemplo, nos táxis, que o taxista volte trazendo um passageiro para aquele Município, não entrando no mercado do Município contrário. De novo, tecnologia para isso já existe, basta apenas uma regulamentação atenta a essas questões.

Enfim, a mensagem que eu gostaria de passar para vocês é que há espaço para todos. A tecnologia veio para ajudar na solução dos problemas das cidades, quer sejam eles de mobilidade, segurança, habitação e, principalmente, acesso ao transporte.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada, João Paulo Sabino.

Chamo agora André Oliveira, Presidente da Associação de Assistência aos Motoristas de Táxi do Brasil (Aamotab). Senador Lindbergh, o Presidente Eunício liberou a normalização de acesso. Então, estão liberados para entrar na Casa.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Eu agradeço, Senadora Marta.

O SR. ANDRÉ OLIVEIRA - Bom dia, Senadora!

Pela Senadora Marta, quero cumprimentar todos os Parlamentares aqui, Lindbergh, do Estado do Rio de Janeiro.

Eu queria ajuda para passar o eslaide. Não está passando a apresentação.

Eu acho que hoje aqui é uma oportunidade ímpar para a gente colocar um ponto nessa discussão. O Uber entrou no Brasil dia 12 de junho de 2014. Na véspera, nós fizemos uma manifestação, porque o serviço de carro particular clandestino já existia e era reprimido. Naquela oportunidade, nós prendemos dois carros particulares no Rio de Janeiro.

Essa discussão não é entre táxi e Uber, é muito mais ampla. Eu queria fazer esse comparativo aqui. Hoje o taxista enxerga o seguinte nessa situação: imaginem uma partida de futebol em que você organiza 11 jogadores uniformizados de um lado e, no outro lado do campo, você tem 99 POP, Easy, Uber, Te levo, Cabify, várias outras empresas. O sentimento do taxista é este: "Como é que nós vamos vencer uma partida em que você tem 11 jogadores de um lado e um número ilimitado, sem controle algum, do outro lado?" É isto que a gente vai pedir aqui, Senador Acir Gurgacz: a gente precisa de algum tipo de controle.

Esse aumento do número de parceiros não é uma reclamação somente do taxista. Eu acho que a gente tem de pensar em quem faz parte desse sistema: o motorista de táxi, o motorista dos aplicativos, as empresas de aplicativos, os usuários e o Governo. São esses cinco pontos de vista que a gente tem de ver.

Aqui é um trecho da coluna do Ancelmo Gois, do dia 2 de agosto. Ele diz, é o motorista dizendo: "Não está fácil para ninguém!" Ele entra numa fila no Aeroporto Santos Dumont, desiste e volta para casa, porque há 188 motoristas. Agora em setembro, recebemos outro *print* de tela, dizendo que a fila agora, em média, tem 300 pessoas. "Cancelamento de corrida vira 'febre' em Cumbica." Eles montaram uma área de apoio para os motoristas, mas o motorista vai ficar de 8 a 12 horas para pegar uma única corrida.

Ou seja, quem está ganhando com isso são somente as empresas. Eu acho que fazer a defesa do taxista é importante. Hoje a gente se vê no papel de responsabilidade de pensar no motorista parceiro também. Por que não? Muitos taxistas já migraram para lá.

A gente vê aqui, essa é a 40ª Audiência Pública, altos executivos dessas empresas, que ganham muito bem para vir aqui ouvir todo tipo de denúncia, mas são muito bem remunerados para isso. Enquanto isso, há um monte de trabalhador taxista, um monte de trabalhador desses aplicativos que estão passando fome. Tudo o que a gente tem de encaminhar aqui é para que saia uma solução.

A gente analisa o PLS 530, que foi feito em 2015, era uma coisa bem de início, quando o Uber tinha 300 carros, Uber Black, uma coisa linda! Hoje vocês têm de ver a precariedade que é, Senadora. É um troço que passou do limite. O 726, eu classificaria no amarelo. E a melhor solução hoje é o PLC 28, porque essas empresas de aplicativos vêm para cá dizer que é contra, que vai engessar, é uma grande mentira. Se eles dizem que são intermediadores, que se regule a atividade do motorista. Se vocês aprovarem o PLC 28, hoje, aqui, o requerimento de urgência... Eu não conheço bem o regime aqui, do Senado, mas, se colocar isso em votação ainda este ano, a gente vai ver uma solução para milhares de trabalhadores taxistas, milhares de trabalhadores dos aplicativos, e você vai ver uma melhora, como as pessoas que me antecederam aqui falaram da questão da segurança, da placa vermelha e tudo mais.

Ali, 275 carros. A gente estava colocando aqui no eslaide o número de carros no Rio de Janeiro. Os números são sempre muito obscuros; começam em 2014, hoje você tem cerca de 60 mil carros, sendo que o número de autorizações para táxi, no Rio de Janeiro, é de 32.743.

A gente não considera o carro da região metropolitana... Espere aí. É porque ficou fora de ordem aqui, na apresentação. A região metropolitana. É muito saudável, Sr. João Sabino, um carro sair do Município de Niterói, ir ao Rio de Janeiro e poder, através da tecnologia, pegar uma viagem de volta. Agora, a realidade da região metropolitana de Recife, de Belo Horizonte, do Rio, de São Paulo é que o pessoal do interior vai de manhã para a capital e vai ficar inchando ali o trânsito, levando mais carros e só vai voltar, à tarde, na hora do *rush*.

Aqui são matérias jornalísticas em que os motoristas do Uber protestam e desligam o aplicativo em Cuiabá. Os motoristas reclamam dos valores que recebem dos passageiros pelo quilômetro rodado e da percentagem que pagam no aplicativo.

Então, pessoal de defesa do consumidor, pessoal do Cade: o que é bom dura pouco. Isso tudo é uma farsa. Isso ainda se mantém porque eles estão trazendo dinheiro de volta. São milhões.

Isso aqui foi em Brasília. Aliás, hoje, está acontecendo em Belo Horizonte um protesto dos motoristas dos aplicativos. Por quê? Nem eles estão aguentando.

Queria chamar a atenção aqui para um possível - como se fala? - cartel que eles podem fazer no futuro. Por trás dessas empresas, lindas, maravilhosas, que apresentaram isso aqui, Senadores, há bancos. O SoftBank tem muito dinheiro na Didi Chuxing, que é uma chinesa que comprou o Uber na China e cedeu um assento. Ela também colocou dinheiro na 99 e está em negociação com a Uber.

O Fundo BBVA e Max Mobility tem dinheiro na Cabify e no Easy. Eles também têm dinheiro em outros grandes aplicativos pelo mundo, que é o Ola, o Grab, o Taxify. Olha, o acordo do SoftBank com a empresa Uber ainda não está fechado, mas está em negociações. O SoftBank tem hoje US\$100 bilhões para investir em aplicativos de mobilidade urbana pelo mundo.

Então, a gente tem de ter atenção. Há o pessoal da Comissão de Assuntos Econômicos. Precisamos ver que eles querem fazer um grande monopólio mundial, global e subjugar o trabalhador.

Até me chamou a atenção aqui na agência, porque eu vi que era a Mariana e depois entrou o Daniel Mangabeira... Para vocês verem como é o que eles falam. Saiu na revista *Exame*: Na operação brasileira, assim como a da matriz, no Vale do Silício, é adotada a máxima de que o fim justifica os meios. Para chegar aonde se quer, passa-se por cima de quem precisar - governo, associações ou mesmo juízes. No caminho, sobram polêmicas, disputas internas por poder e pressões sobre funcionários. Então, dá para ver que, realmente, acontece isso.

Aqui, no jornal inglês *The Guardian* fala o seguinte, que o Uber monta um conselho consultivo de corretores de poder internacional. A empresa de aplicativo Uber recruta um conselho de pessoas influentes quando enfrenta processos judiciais, oposição, alegações do jogo e proibições de algumas cidades. Na folha de pagamento da Uber, está Gesner Oliveira, ex-Presidente do Conselho Administrativo Brasileiro de Defesa Econômica.

Eu não quero ser leviano, falar nada que não exista. Mas, quando você vê um jornal inglês, conceituado, dar uma notícia dessas... Eu fico muito feliz porque o Cade informou que vai fazer novos estudos. Então, a gente não quer ser leviano, mas tem que haver, sim, informações atualizadas, porque a gente precisa acreditar nos organismos, a gente precisa acreditar nas instituições do Brasil.

Olha, eu não sei o que vou falar para a minha esposa. Se é mais uma dessas reuniões...

(Soa a campanha.)

O SR. ANDRÉ OLIVEIRA - ... em que a gente vai, e vai ver isso aqui durar mais tanto tempo. O que não pode é você chegar com uma empresa, chutar a porta, passar por cima de Código de Trânsito Brasileiro, passar por cima de todas as leis, levar milhões, tirar milhões do bolso das pessoas, dos trabalhadores brasileiros, e ninguém fazer nada.

Hoje, a gente tem oportunidade, Senadores. Acho que o que gente pede, o que o taxista quer hoje aqui é que se encerre essa discussão, que se aprove o texto, na íntegra, do PLC 28 para que ele não retorne à Câmara dos Deputados, e demore mais, e que isso vá à sanção presidencial. E, ali, a gente vai saber o que vai ser da nossa vida: se a gente vai ter de arrumar outra coisa para fazer ou se a gente vai continuar sendo taxista, que é a profissão que eu amo, que eu vivo dela há mais de 15 anos. O que não dá é para ficar nesse limbo de decisão. É o que eu peço aos Senadores hoje: decidam. Vamos colocar isso para frente!

Bom dia a todos!

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada pela sua apresentação e pode ficar tranquilo que esta Casa saberá exercer a sua responsabilidade.

Com a palavra Ângelo José Mont'Alverne Duarte.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Presidente, só uma observação, por gentileza.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Pois não.

Ele é Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

Quem pediu a palavra?

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Presidente, Deputado Cabo Daciolo.

Só uma observação, Presidente.

Nós estamos com diversas lideranças de táxi e toda a Nação, na porta, na entrada...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Já foi liberado, foi liberado. Estou aqui com a carta da Secretaria-Geral, já está liberado.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Sim.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - E eu ofereci a CAS para eles poderem assistir de lá.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Mas não autorizaram, não levaram eles para lá até o momento. Eles estão todos nos corredores. A informação não chegou lá.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - A Secretária Patrícia poderá dar encaminhamento.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Por gentileza.

Obrigado, Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Eu iria anunciar também... *(Pausa.)*

Bom, a sala está liberada. Eles não chegaram.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Eles não chegaram, Presidente, porque estão...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Eu sei, porque devem estar perdidos por aí.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Não, não, não estão perdidos, não. Eles estão sendo barrados ali na frente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Não, mas já foi...

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Estão sendo barrados.

Eu posso ir lá, junto, se puder ir junto. Se chegar a informação, eu vou até lá.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - A Srª Patrícia vai lá ver o que está acontecendo.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Muito obrigado. Obrigado, Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Bom, eu ia anunciar a presença do Deputado Cabo Daciolo e também do Deputado Osmar Serraglio, que nos dão a honra de suas presenças.

Então, vamos dar os dez minutos de novo, por favor. Pois não.

Com a palavra, Ângelo José Mont'Alverne Duarte.

O SR. ÂNGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE - Bom dia a todos!

Gostaria de cumprimentar a Mesa Diretora, Senadores e Deputados presentes, todos os convidados; saudar as comissões, por trazerem à discussão um assunto bastante relevante para a população, e por último agradecer a oportunidade de participar da audiência pública, expondo aspectos concorrenciais e de regulação econômica do tema.

Eu havia preparado uma apresentação, mas, em nome do tempo, de respeitar os dez minutos, e também por conta de que o próprio Guilherme Resende, representante do Cade, falou muitos pontos com que nós estamos de acordo - há uma ligação muito forte entre os dois órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência -, eu não vou usar a apresentação.

Gostaria de iniciar fazendo uma digressão um pouco mais conceitual. Todos nós sabemos que houve, ultimamente, uma enorme redução dos custos de informação, de processamento, de armazenamento de dados. Isso tudo vem trazendo novas formas de oferecer produtos e serviços à população, novos modelos de negócios e também novos produtos. Então, isso é o que a gente chama de inovação disruptiva. Você rompe com um modelo do passado e cria uma nova tecnologia.

Uma das formas disso se concretizar é através dessas plataformas digitais, que nós conhecemos. O que elas fazem? Elas fazem um casamento, facilitam, catalisam um casamento entre demandantes e ofertantes de serviços e produtos. Isso acontece não só no setor de transportes, como acontece, por exemplo, em serviços financeiros, no caso das *fintechs* - o Banco Central está trabalhando ativamente nisso -, caso de hospedagem - já há *sites* para isso -, e o *e-commerce* também.

Então, o que nós temos aí são novas formas de se proverem serviços antigos. Essas novas formas trazem vantagens e têm consequências na vida das pessoas. Primeiro, diminuem os custos de transação, sem dúvida. Hoje em dia, com um *smartphone* você já faz várias transações que antes você tinha que se deslocar, e tudo isso. A empresa tinha que ter uma sede física. Viabilizam transações, negócios, que não eram possíveis antes. A pessoa tinha um quarto lá, queria alugar; sem a informática, ela não conseguiria fazer isso. Ia anunciar no jornal? Não sei. Expansão de novos mercados, ampliação da oferta. É o caso do quarto; ou se a pessoa tem um veículo que está subutilizado, ela pode usar e oferecer o transporte.

No fim, isso faz com que uma demanda reprimida que antes não era atendida também possa ser atendida. Então, você tem aí uma alocação mais eficiente de recursos. Ou seja, ativos que era subutilizados passam a ser mais bem utilizados. No final disso, há ganhos tanto para os ofertantes quanto para os demandantes.

Logicamente, essas mudanças trazem apelos por regulação. É natural que haja preocupação do Parlamento, da população, dos empresários, de que haja regulação com relação a esses novos negócios. Por outro lado, há sempre o vício de tentar por uma regulação antiga em um novo negócio - vamos dizer assim -, de tentar usar um arcabouço, uma forma antiga de pensar e impô-la a um novo serviço.

O que eu queria dizer é o seguinte: essas transformações são inevitáveis. O que cabe ao Poder Público é regulá-las, claro, mas não regulá-las a ponto de colocá-las à margem da lei ou de inibir o seu próprio desenvolvimento.

A Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda vem fazendo estudos desde o ano passado com relação às plataformas de transporte individual, quais são os seus efeitos na concorrência. E, de fato, o que os estudos têm notado é o seguinte: os dois serviços - o serviço tradicional de táxi, que é o serviço público, e o serviço privado - são concorrentes. E uma evidência disso... Eles têm um grau de complementaridade, mas o que predomina é que são concorrentes. Uma evidência disso é que o valor das licenças de táxi tem caído no mundo todo. Outra evidência é que, por exemplo, cidades que têm protestos de taxistas por conta desses serviços, o que o serviço, essas plataformas fazem, no fundo, é oferecer o serviço gratuito. Eles fazem isso, porque veem que aquele cliente que está desassistido é uma oportunidade de colocá-lo para experimentar esse serviço, que é substituto.

Agora, o que essa concorrência nos indica? Essa concorrência, de fato, é saudável para o consumidor, porque isso traz novas opções de serviços de deslocamento, isso incrementa a qualidade, isso traz inovações nos dois mercados, porque é de se notar - o que aconteceu? - que as próprias cooperativas de táxi, os taxistas começaram a usar instrumentos que eram antes utilizados por essas plataformas, pelo serviço privado foram copiados ou utilizados também pelo serviço de táxi. Hoje, vários serviços de táxi utilizam plataformas eletrônicas também: aplicativos, *smartphones*, tudo isso. Então, na verdade, a pressão concorrencial trouxe inovação em ambos as modalidades de serviços individuais.

Quanto a esse serviço, voltando um pouco ao serviço privado, que se contrapõe ao público, que é o tradicional táxi, que é regulado, conta com isenções tributárias, o que quero dizer é: há certas diferenças claras entre os dois serviços - eles concorrem, mas têm diferenças claras. Um é o serviço regulado, com preço regulado, com entrada regulada, ou seja, tem que obter uma licença, o serviço pode ser tomado nas ruas, conta com faixas especiais de circulações, conta com locais de estacionamento, enfim, tem isenções tributárias; outro é um serviço privado, como está na lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que não conta com algumas vantagens, como as que eu mencionei, mas também tem liberdade de entrada e liberdade tarifária. Então, temos aí dois conjuntos, duas formas de prover um serviço, e a população pode compará-las e decidir qual é que lhe serve melhor. Acho que há espaço para os dois serviços conviverem.

O que aconteceu é que esse serviço privado, que sempre existiu, é um serviço muito nítido, muito de nicho, aquele *transfer* do aeroporto, pegar uma pessoa e passear na cidade. E as plataformas potencializaram e permitiram a expansão rápida desse serviço privado.

Mas o que eu quero enfatizar é que essa concorrência traz vantagens ao consumidor. O Secretário Arthur Rollo foi também bastante enfático nessa vertente.

Vou gastar, dos dois minutos que eu ainda tenho, um minuto para descrever algumas experiências internacionais na regulação de táxi. Na verdade, o que tem se percebido é que a regulação de táxi em alguns países tem migrado para uma maior liberdade. Eu não seria capaz de dizer se nós poderíamos simplesmente copiar isso - temos sempre que ver o nosso ambiente institucional, regulatório, as condições do país -, mas há uma certa tendência de que haja uma convergência dos serviços de táxi para os serviços por plataformas eletrônicas.

(Soa a campanha.)

O SR. ÂNGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE - Um aspecto interessante dessas experiências internacionais é o seguinte: a remuneração mínima que é garantida ao taxista, levando em consideração - não é o caso do Brasil - a média do mundo, não vem levando a haver serviços melhores. O que garante mesmo, de fato, serviços melhores é uma maior fiscalização e um poder de escolha maior pelo consumidor. O fato de você ter um preço mínimo que pode ser elevado para tentar garantir a segurança, a qualidade, o conforto, isso não vem se concretizando.

Por fim, eu gostaria de colocar aqui algumas recomendações regulatórias. Entendemos que o primeiro papel da regulação é reduzir a insegurança jurídica que tem esse serviço. Esses serviços não se extinguirão, são uma realidade. Não adianta tentar impor a eles a mesma regulação dos táxis, ou seja, transformá-lo num serviço público de táxi, porque isso não vai resultar em melhores condições para os motoristas.

E, na regulação, para concluir, somos a favor de que haja regulação quanto à segurança...

(Interrupção do som.)

O SR. ÂNGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE - ... mas com regulação quanto a...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Sr. Ângelo, o seu tempo.

O SR. ÂNGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE - Trinta segundos.

(Interrupção do som.)

O SR. ÂNGELO JOSÉ MONT'ALVERNE DUARTE - Haja restrição à quantidade e também regulação de tarifas.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Agradeço a sua exposição, Sr. Ângelo Duarte.

E chamo agora Francisco Albuquerque Moura, representante da Central dos Sindicatos Brasileiros, que é o penúltimo convidado.

Depois teremos Paulo Gaba e iniciaremos o debate.

Francisco Moura.

Vou arrumar o relógio. Acho que está louco.

Ficou certo.

O SR. FRANCISCO ALBUQUERQUE MOURA - Bom dia, Senadora Marta Suplicy, por meio de quem saúdo os demais Senadores e Senadoras aqui presentes.

A CSB (Central dos Sindicatos Brasileiros) tem, como principal objetivo, o fortalecimento dos sindicatos e consequentemente a defesa dos trabalhadores de todas as categorias. E não poderíamos ficar ausentes deste debate, porque temos, na nossa central, uma grande legião de sindicatos de taxistas do Brasil a nós filiados. Estamos aqui para defender os trabalhadores taxistas, a profissão de taxista e, como disse, de todas as categorias do Brasil.

Não poderia deixar de fazer aqui o resgate da importância do taxista, dessa profissão no Brasil, profissão mais que centenária, um profissional que presta um serviço essencial à sociedade brasileira, somos o cartão de visita do Brasil, uma categoria que paga os seus impostos, que busca trabalhar e trabalha com dignidade para angariar o pão de cada dia.

Estamos vendo hoje essa categoria - digo a nossa categoria, porque sou taxista com muito orgulho lá em Fortaleza - ser ameaçada de extinção, Srs. Senadores, Srªs Senadoras, por uma empresa norte-americana que entrou no Brasil desrespeitando a Constituição, desrespeitando as leis, o Código de Trânsito Brasileiro, passando por cima da Lei Orgânica dos Municípios, praticando um serviço, entre aspas que, na realidade, pratica uma evasão de divisas, é o que vemos que está acontecendo com esse serviço que o Uber vem praticando, e um *dumping* social enorme.

Hoje somos vítimas - a categoria dos taxistas e não só os taxistas. Por exemplo, lá no Ceará, em Fortaleza, os mototaxistas têm o serviço regulamentado. Os mototaxistas também estão sofrendo demais. O trabalhador do transporte escolar também está sofrendo demais, com a prática desumana, com esse *dumping* social que está sendo praticado no Brasil. Estamos sofrendo uma concorrência predatória e desumana. Estamos vendo a categoria, a cada dia, ser mais prejudicada e afetada. É o pai de família taxista tirando o seu filho da escola, não podendo mais pagar a prestação do carro.

Para isto, Srs. Senadores, estamos aqui, para pedir a regulamentação desses aplicativos, desses serviços, para que possamos trabalhar em pé de igualdade, para que possamos praticar uma concorrência leal no nosso País, pois nós somos responsáveis hoje - os taxistas - por uma fatia razoável da movimentação da economia do País. Somos mais de 600 mil profissionais pagando o seu INSS, contribuindo com a Previdência, contribuindo com a economia, porque trocamos os nossos carros, renovamos a nossa frota. Por isso, estamos aqui solicitando aos Srs. Senadores que tomem as rédeas dessa situação, que aprovem o PLC 28/2017, que regulamenta esses aplicativos e esse serviço.

Todos passam por isso, todas as profissões. Acredito haver bastantes advogados aqui presentes. Não basta só fazer a faculdade, o advogado tem que se submeter ao teste da OAB. Se ele não for regulamentado pela OAB, não vai poder exercer a função, advogar. Se alguém vai montar uma escola não é simplesmente pegar os professores, botar dentro de um prédio e mandar ensinar. Ele tem que ser regulamentado pelo MEC. Então, se em todas as profissões existe a regulamentação, por que vamos prevaricar em relação ao transporte individual de passageiros?

Pedimos aos Senadores que regulamentem esse serviço e falo agora, como disse, a CSB tem como objetivo a defesa do trabalhador. Falo agora não para a empresa, para a Uber, mas, sim, para aqueles trabalhadores que fazem parte dessa

empresa, os uberistas. A nossa luta aqui é também por vocês, porque os trabalhadores hoje desse aplicativo estão às margens da lei, estão no subemprego. Essa empresa não tem qualquer responsabilidade pelos trabalhadores que estão hoje nos aplicativos; essa empresa não tem responsabilidade nenhuma com o País, com o Brasil. O único objetivo dessa empresa hoje é extrair o nosso dinheiro e explorar a mão de obra do trabalhador desesperado por um emprego no Brasil.

Quem diz isso não sou eu. Temos o depoimento de um repórter da *Veja* que passou 30 dias trabalhando no Uber. Vejam, Srs. Senadores, nós entregamos aos senhores esse relato. Ele classifica como um trabalho escravo.

E nós, da CSB, queremos ver esses trabalhadores assegurados pelo Governo, pelo INSS. Queremos ver essas empresas que extraem os recursos do nosso País responsáveis pagando seus impostos e contribuindo para o crescimento do nosso Brasil, e não praticando essa evasão de divisa que hoje esse aplicativo pratica no Brasil.

É inadmissível esse *dumping* que está sendo praticado. A maior empresa de transporte de passageiro do mundo não sabe quanto custa um amortecedor, não sabe quanto custa um litro de gasolina, porque não tem obrigação com isso. Daí, é muito simples colocar trabalhadores, pessoas desempregadas, desesperadas para fazer, para praticar o serviço escravo, para praticar o subemprego no nosso País.

Por isso, nós estamos aqui pedindo aos Srs. Senadores que digam sim ao PLC 28/2017, porque o nosso principal objetivo aqui, Senadora Marta e demais Senadores, é o consumidor. O consumidor, sim, este que nós temos que ver sempre. Nós não transportamos mercadorias, nós transportamos vidas. E o que se está vendo aqui no Brasil é uma anarquia em relação a esse serviço que vem prejudicando o consumidor com casos de estupros, com casos de sequestro, como foi o da empresária lá de Niterói, como foi o caso da escritora Clara, há poucos dias, em São Paulo.

E isso só será possível ser combatido com a regulamentação do serviço em que esses trabalhadores possam seguir regras, fazer cursos, pagar seus impostos, recolher o INSS, ter uma ficha na prefeitura para que o consumidor possa ter um serviço de qualidade e um serviço de qualidade com segurança e com respeitabilidade.

Então, Srs. Senadores, Sr^{as} Senadoras, peço, em nome dessa categoria dos taxistas e em nome e aí o nome desses trabalhadores hoje explorados de forma desumana por esse aplicativo Uber, que os senhores digam sim ao PLC 28, de 2017.

E, para finalizar, vou fazer uso de uma frase proferida pelo Presidente Nacional da CSB, o nosso companheiro Antonio Neto, há poucos dias, em evento no Palácio do Planalto: "Digam sim ao PLC 28/2017, Srs. Senadores, pois o atacado que nos une é muito maior que o varejo que nos separa!"

Muito obrigado.

A SR^a PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada, Francisco Albuquerque Moura, que é Diretor do Sinditáxi, Vice-Presidente Nacional da Central dos Sindicatos Brasileiros e Presidente da Central dos Sindicatos Brasileiros do Ceará.

Agora com a palavra o último orador, Paulo Gaba. Ele é representante da Confederação Nacional do Transporte e Presidente da Federação Nacional das Empresas Locadoras de Veículos Automotores.

O SR. PAULO GABA - Bom dia a todos!

Cumprimento a Senadora Marta e, por meio dela, cumprimento os outros Senadores presentes.

Acho que a Senadora Marta prestou muita atenção aos números, porque a senhora já foi prefeita de São Paulo. Então, a senhora viu exatamente onde é que estava o ponto nevrálgico. Mas acho que não se trata de um debate do Uber contra o táxi, ou sobre o aplicativo: nós vamos muito além, nós estamos falando muito de legalidade, nós estamos falando de modernidade.

Na Confederação Nacional de Transporte, eu tenho a oportunidade, nos últimos dois anos, de estudar profundamente e ver globalmente o que está sendo feito. A CNT tem o Fórum de Inovação do Transporte junto à Universidade de Stanford, e eu coordeno a comissão de aplicativos, justamente para que a gente consiga regulamentar, deixar claro e ter uma concorrência leal para todos.

Eu poderia rebater cada um dos nove que me antecederam ou comentar o que cada um deles falou, mas acho que é mais importante a gente falar que esse PLC 28, mesmo sendo eu contra - eu represento o setor de aluguel de veículos -, mesmo restringindo muita coisa para o aluguel de veículos que hoje também alugam veículos para aplicativos, somos a favor, porque é um projeto perecível. Nós temos que correr. O mercado de transporte é perecível. Em dois, três ou cinco anos os carros muito provavelmente serão autônomos. Nós teremos ônibus autônomos, caminhões fazendo entregas autônomas. Então, eu acho que, se ele voltar para a Câmara, nós perderemos todo o *timing* disso, irá tudo por água abaixo.

É inadmissível, por exemplo, a gente chegar... Eu estive ano passado, em Porto Alegre - a Senadora Ana Amélia vai concordar comigo -, fui pegar um aplicativo para ir ao aeroporto e ele falou: "Olha, o senhor senta na frente e, se eles perguntarem no aeroporto, o senhor fala que é meu amigo. Qual que é o seu nome?", porque lá é proibido entrar se estiver em aplicativo.

Eu vou um pouco além: se o Senador Lindbergh souber. Por exemplo, se pegarem um motorista dirigindo perto da Reduc, perto de Niterói, onde o senhor foi prefeito, se estiver passando e ele não tiver - foi contratado numa empresa locadora de veículos - seis ou sete autorizações, o carro dele é apreendido, ele fica ali com o funcionário da empresa pública que tem que prestar o serviço. Mas, se ele for uma pessoa autônoma, ou um colega, dando uma carona remunerada, não acontece nada com ele.

Então, eu fico preocupado com essa situação, e ela precisa de uma regulamentação urgente. Mesmo que ela prejudique aqui ou acolá. Porque é lógico que ela não vai satisfazer a todos, mas ela tem uma necessidade extrema. Se nós não regulamentarmos, e voltar para a Câmara, nós perdemos todo o *timing* do que está acontecendo.

Então, mais uma vez, isso é um apelo. Porque não se trata, mais uma vez, de dizer que é Uber contra táxi, não é nada disso. Até porque nós, na CNT, somos totalmente favoráveis à modernidade: quanto mais moderno, melhor.

Eu estava explicando, eu peguei trânsito ontem, para deixar meu filho na escola, e eu expliquei para ele: "Filho, no futuro, o nosso carro vai ser elétrico; se bobear, eu não preciso te levar à escola." Mas o carro, quando for subir aquela ladeira que sai na Avenida Paulista, vai saber a quilometragem que vai poder andar para economizar combustível, vai saber se aquele sinal vai estar aberto, para poder andar na velocidade ideal, não vai bater com o carro da frente nem com o de trás nem com o do lado.

Então, nós estamos passando por uma mudança literalmente disruptiva. E qualquer coisa que a gente fale ao contrário, não se trata de reserva de mercado, até porque isso já caiu por água abaixo. Nós vamos ficar desatentos, e o Brasil é um país extremamente moderno para isso.

Os senhores imaginem: numa reunião da CNT fora do Brasil, eu fui tomar um Uber, fui pegar um aplicativo. Primeira coisa que o guarda de trânsito fez foi parar o motorista e perguntar se ele era a pessoa licenciada e se eu era o passageiro. Por segurança. Nova York! Porque ele tinha essa preocupação que poderia haver alguém ilegalmente pegando.

Obviamente, se ele chegar ao aeroporto de Congonhas, que eu sei que muitos dos Senadores aqui usam, quando o senhor sai ali fora, há um cara gritando: "Quer um táxi? Quer um Uber?" E são ilegais também; eles não estão registrados. E eu perguntei uma vez para um representante taxista: "Que que isso?" E o meu motorista não pode me pegar ali, o motorista da empresa não pode me pegar, porque ali não pode pegar passageiro.

Se nós fizermos a conta - e nós fizemos na CNT, como é que funcionava -, por que que um táxi custava R\$150 para ir ao aeroporto e o Uber custava R\$80? Porque o Uber podia levar e trazer, e o táxi só podia levar ou só podia trazer.

Então, obviamente, e eu questionei isso ao Prefeito Dória em São Paulo, hoje em São Paulo ficou muito caro, há uma série de regulamentações, foi apresentado aqui: "Ah!, mas foi barateado. Estamos barateando o custo, nós estamos contratando aplicativos!" Sim, mas quem criou, 40 anos atrás, as regras e os impostos que as empresas têm que pagar foi o próprio Estado.

Então, hoje eu não tenho como concorrer. Por exemplo, um aluguel de carro com motorista para o aeroporto de Guarulhos custa R\$300; um Uber custa R\$100. Só que o motorista é meu funcionário, o veículo está disponível. "Ah!, mas, se eu pudesse usá-lo três ou quatro vezes, eu poderia cobrar R\$100?" Poderia cobrar R\$80! Tudo é uma questão de conta que a gente tem que fazer.

Eu digo sinceramente que, se a gente não conseguir aprovar esse... Só para vocês terem uma ideia: um motorista que não for profissional - não é só a atividade remunerada; ele tem que ser profissional, ele tem que ser um motorista dedicado -, se ele estiver só nesse subemprego criado, ele não vai resolver o problema de transporte.

Então, se vocês me perguntarem quantos empregos foram criados, se estamos tirando o povo da miséria. Não há nenhum emprego com carteira assinada criado. Muito pelo contrário. Os empregos que eu tinha nas nossas empresas, dos nossos sindicatos e da confederação, eles acabaram, porque as pessoas estão sendo demitidas e pedindo: "Olha, o senhor me demite, que é para eu comprar um carro e tentar fazer um Uber, e tentar fazer um 99, um Cabify?", porque me parece que para eles neste momento é mais vantajoso.

O nosso movimento tem diminuído. Em setores, por exemplo, de turismo, de *transfer* com motoristas, isso caiu 70%, 80%, 90%. Obviamente, é mais barato comprar um serviço desregulamentado, que não tem regra nenhuma, que não tem imposto pago e não tem conferência nenhuma. Não estou nem falando de segurança, porque, se a gente entrar em segurança, eu duvido que haja algum motorista de Uber que tenha feito exame toxicológico.

Falou-se muito aqui do aéreo: "Ah!, mas você pegaria um avião que tenha a mesma rota se ele custasse metade do preço?" Eu não sei: alguém entraria num avião que não conhece o piloto, que não sabe que ele não foi atestado para aquele tipo de aeronave?

Nós estamos indo um pouco além. A gente realmente precisa da regulamentação por uma questão simples, vai muito além de concorrência desleal. A gente não está conseguindo... Por mais que o setor perca, é mais importante regulamentar agora, nem que a gente precise, daqui a um, dois, três ou cinco anos, regulamentar novamente ou complementar o que está sendo feito.

Eu acho que, no meu caso, é só. Eu queria que o último fosse o primeiro, eu sei que é difícil ser o décimo, e falar e as pessoas ainda prestarem atenção. Mas eu peço que prestem atenção: nós não estamos pedindo, não há reserva de mercado de nada aqui. É um projeto que tem pontos controversos para os nossos setores também, mas que vai possibilitar que o Brasil continue na linha de modernidade em que está.

Obrigado, Senadora.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Muito obrigada.

Bem, todos os oradores se pronunciaram.

Eu quero dizer que foi extremamente profícua a audiência. Eu acho que todos nós aqui pudemos entender a importância do projeto que está em discussão, da necessidade da aprovação rápida desse projeto. E a chave foi de ouro, posso dizer, porque mostrou que nós estamos num momento de transição no mundo, no Brasil, e essa confluência do antigo com o novo tem que ser harmonizada.

Eu gostei muito da sua fala no momento em que contradisse um pouco uma anterior que colocou em 2050 nós vamos ter não sei quantos carros. Não vamos ter carro nenhum, até brinquei com o Otto, falei: "Em 2050 nós vamos estar indo de avião individual para os lugares." Ou sei lá que coisa que vai haver em 2050. Então, eu gostei...

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. *Fora do microfone.*) - De drone.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - *Drone.* É, pois é. Então, nós temos que ter uma cabeça não só para este momento que a gente está vivendo, mas para o futuro. E acredito que, para o momento que nós estamos vivendo, o projeto está - até onde entendi, porque eu não li o projeto, mas pela audiência - muito bem encaminhado.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Bom...

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Marta, eu acho o seguinte: ou regulamenta logo ou então vai virar o que é Uber ao contrário: um rebu. Uber ao contrário é rebu.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - É verdade, no sentido... Não, eu acredito que... Foi levantado aqui, Senador Otto...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Como?

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Está brincando que é só na Bahia.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Só uma observação: não vai virar, não; já está um rebu.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) - Mas eu queria ...

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Mas é isso aí.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Vou tentar fazer uma proposta de andamento, como é que nós vamos fazer com tantos oradores e os Senadores questionando. Queria ver o que o Plenário acha de nós fazermos assim: dois oradores fazem as suas perguntas - dois ou quatro que se habilitem. Vem um por vez e tem três minutos para responder aos dois oradores. Ou então podemos fazer todos os oradores - não sei quantos querem perguntar.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Eu tenho uma sugestão.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Vamos fazer todos.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Eu tenho uma sugestão, Senadora Marta.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Depois ouço a Gleisi.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Falarem todos os... Está havendo CCJ também.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Está bem.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Falarem todos os Senadores, e, depois, voltar para a Mesa.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) - Depois, cada um vem, por três minutos, faz uma fila e vem vindo. Está bom assim? Então, está ótimo. *(Pausa.)*

Pela lista de oradores inscritos, o primeiro é o Senador Pedro Chaves, que é o Relator; em seguida, Senadora Ana Amélia, Senador Ferraço, Senador Lasier, Senadora Gleisi, Senador Lindbergh, Senador Bezerra. Por enquanto são esses.

Pelas regras que foram colocadas, nós vamos pedir - pelo número de pessoas que depois vão responder - que cada orador se restrinja a três minutos. Vamos ver se conseguimos; vamos tentar.

Senador Pedro Chaves, como Relator. Vamos dar cinco minutos para que ele faça mais considerações. Cinco minutos.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - Srª Presidente desta audiência pública, Srs. Presidentes das Comissões, Srªs Senadoras, Srs. Senadores, nosso bom-dia.

Eu sinto que hoje nós tivemos um ganho muito grande com esta audiência pública. Nós ouvimos, na verdade, os representantes dos taxistas, os representantes dos aplicativos, o representante do Cade e diversos órgãos realmente de defesa do consumidor.

Eu acho que a melhor forma de se elaborar um projeto consistente é, na verdade, ouvindo todos os segmentos, como ocorreu hoje. Acho que foi extremamente rico.

Acredito que nós temos em mãos, na verdade, três projetos: o originário da Câmara, PLC 28; o projeto do Ricardo Ferraço, de 2015; e o projeto do Lasier, que também é um projeto extremamente importante. O que nós vamos fazer é exatamente isto: analisar os projetos e apresentar o relatório já na próxima semana, terça-feira, às 14h30.

Já conversei com o Presidente da Comissão de Ciência e Tecnologia, o nosso amigo Senador Otto. Vai ser muito bom, porque vai dar celeridade a esse processo.

Quanto a nós homologarmos o projeto que veio da Câmara, nós temos que ter cuidado. Um dos objetivos do Senado é, na verdade, analisar profundamente todos os pareceres, todos os projetos que vêm da Câmara com o olhar do Senador mesmo, um olhar mais crítico, um olhar objetivo. Acima de tudo, nós não podemos ser simplesmente um órgão homologatório. Isso não quer dizer que nós não vamos realmente ao encontro desse projeto, mas o Senado vai reavaliar todos os pontos, para que haja um equilíbrio verdadeiro entre os segmentos que estão hoje aqui, principalmente para a regulamentação do aplicativo.

Então, eu agradeço muito a presença dos Srs. Senadores aqui.

Fiquei muito feliz com esta reunião, anotei os pontos substantivos e deverei apresentar o relatório, como eu falei, na próxima terça, às 14h30. Convido todos a participar.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Muito obrigado, eminente Senador Pedro Chaves, que, como Relator desta matéria, eu acho que emite aqui muito mais que uma palavra, um bálsamo, porque, de fato, o Senado precisa se debruçar sobre esse tema e decidir. Esta Casa não pode continuar se acovardando, se esquivando de enfrentar um tema como esse que dialoga com uma questão que está presente no dia a dia das nossas cidades. Eu quero cumprimentar V. Exª pelo cumprimento, pela determinação de oferecer seu parecer já na próxima semana.

Pela ordem aqui dos Senadores inscritos, passo a palavra a S. Exª a Senadora Ana Amélia.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS) - Obrigada, caro Presidente eventual Ricardo Ferraço.

Caro Senador Pedro Chaves, Relator; caros colegas Senadores e Senadoras; convidados que fizeram a exposição de um tema tão candente para a sociedade brasileira, sobretudo para os usuários desse serviço, de tudo que foi dito aqui, eu queria só sublinhar o que o Paulo Gaba, no final, concluiu: essa não é uma briga entre aplicativos e taxistas.

Suscitaram-me algumas questões, Senador Ricardo Ferraço. Em algumas cidades citadas aqui pelo Uber - São Paulo; Brasília; Porto Alegre; Curitiba; Vitória, sua capital, Senador Ferraço; e São José dos Campos, em São Paulo -, criaram

leis municipais regulando o serviço. Pergunto, para quem puder responder, se, aprovado o PLC 28, haverá algum tipo de conflito entre a lei federal que estamos aprovando e essas legislações municipais. Então, essa é a questão.

Queria também saber, no caso dos taxistas hoje, se a maioria dos taxistas trabalham para empresas ou para cooperativas ou se são individuais e, se fosse possível, pediria para informar o percentual de cada um desses taxistas. Quanto custa uma placa de táxi, que é uma licença? Quanto custa essa placa? Então, eu queria saber disso em relação aos taxistas. Qual é a... Nesse projeto, penso que a regulação do serviço será uma forma também de garantia de segurança aos usuários, porque irregularidades podem acontecer dos dois lados, mas penso que o equilíbrio é o melhor caminho.

Então, são esses os questionamentos que eu estou fazendo aos que expuseram aqui esse tema tão importante para os consumidores.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pela ordem dos inscritos, nós deveríamos fazer uso da palavra, mas, considerando que estamos temporariamente ocupando o exercício da Presidência, nós vamos passar adiante.

Com a palavra o Senador Lasier Martins.

A SRª ANA AMÉLIA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - RS. *Fora do microfone.*) - Está na CCJ.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Está na Comissão de Constituição e Justiça.

Na ausência dele, com a palavra S. Exª Senadora Gleisi Hoffmann.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Eu queria, primeiro, cumprimentar todos que estiveram aqui fazendo suas apresentações. Eu não pude estar desde o início.

Quero fazer um cumprimento especial aos representantes dos taxistas que estão aqui, inclusive os do meu Estado, o Paraná, e dizer, logo, diretamente, que sou absolutamente a favor da regulamentação do serviço. Acho que esta Casa está devendo, inclusive, mais celeridade nisso. Acabamos de assinar aqui um requerimento para haver urgência na votação do projeto. Então, espero que nós consigamos fazer isso se não nesta semana, na próxima semana, para que realmente possamos ter a regulamentação do serviço de Uber no Brasil.

Preocupa-nos muito essa discussão sobre modernidade e tecnologia. Muitas vezes, ela escamoteia situações que levam à precarização das condições de trabalho, à insegurança, a problemas mais estruturais.

Ninguém aqui é contra a modernidade. Eu acho que é necessário que a gente tenha evolução. Agora, o que nós não podemos achar que é normal é que tudo seja liberado, que uma empresa que é estrangeira venha para cá, coloque à disposição um aplicativo, que ela diz que é uma plataforma, que, na realidade, são os motoristas que utilizam e contratam, não o contrário, mas com uma série de regras para ela, empresa, sem cuidar de direitos trabalhistas, sem cuidar de segurança, enfim, com resultados altamente questionáveis.

Então, eu acho que esta Casa tem esse dever de fazer a regulamentação, foi um avanço nós termos, na Câmara, conseguido aprovar este projeto e penso que, com um esforço, a gente tem condições de votar ainda esta semana. Falava aqui com o Senador Fernando Bezerra, que está requerendo a urgência, porque isso mexe com a vida das pessoas, mexe com uma parte significativa da nossa economia, prestação de serviços e nós temos responsabilidade de oferecer uma solução à sociedade.

(Soa a campanha.)

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PR) - Então, queria já dizer de pronto aqui que nós somos favoráveis à regulamentação. Acho que isso vai beneficiar a sociedade e vai pacificar as relações.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Seguindo a linha dos oradores inscritos, concedo a palavra a S. Exª o Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Muito obrigado, Senador Ricardo Ferraço.

Olha, eu acho que o Senado tem que decidir. Eu concordo com o Senador Fernando Bezerra: a gente tem que pedir urgência e que regular.

Você sabe que tem uma visão aqui, que é uma visão ultra, ultra, ultraliberal, de que não é necessário regulação do Estado. Isso é uma discussão em todas as áreas da economia.

A crise de 2008 norte-americana, que estourou, foi fruto da desregulamentação do sistema financeiro. Disseram que não era necessário haver regulação e aconteceu aquela crise em 2008. Então, é papel do Estado.

Eu quero dizer aqui que a revista *Carta Capital* trouxe uma matéria sobre o tema, uma entrevista com Steven Hill, da Academia Americana em Berlim, na qual diz o seguinte: "No novo modelo de negócios, as empresas são pouco mais que um *site* na internet e um aplicativo, com um pequeno número de executivos e empregados estáveis". Aí diz o seguinte: "Os presidentes dessas novas companhias, diz Hill, seguem uma filosofia radical de liberdade econômica e resistem às normas. Repelem a tributação, sob a alegação de não serem companhias de setores de atividade econômica típicos, mas empresas de tecnologia." Continua o Steven Hill dizendo o seguinte: que os líderes do Vale do Silício têm uma visão hiperneoliberalista, que exige a máxima flexibilidade trabalhista que deixe à sua disposição um suprimento de mão de obra a ser acionado na medida de suas necessidades.

Eu quero me socorrer aqui também de Rafael Zanatta, que deu uma entrevista também para o jornal *Nexo*, esse é um advogado que pesquisa a regulação de economias de compartilhamento.

(Soa a campanha.)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Ele fala sobre esse caso aqui, começa a explicar e diz o seguinte: "As pessoas começam a se perguntar por que essas empresas lucram bilhões por ano ao mesmo tempo em que tornam as condições de trabalho mais duras para quem está na ponta.

E aqui eu quero trazer uma decisão de 2017, do Procurador-Geral de Justiça da União Europeia, que declarou que a Uber deve ser considerada uma empresa de transporte e não uma plataforma digital de intermediação. Esta que é a polêmica: uma empresa de transporte não é uma simples plataforma digital de intermediação. E, se é uma empresa de transporte, tem vínculo com os funcionários, que têm que ter direitos trabalhistas, porque eles dizem que não. Sabe qual é o argumento da Uber? Não é ela que contrata os funcionários, são os funcionários que a contratam. É isso e não têm direito a nada.

O que a gente está vendo aqui no Brasil é triste ver. É uma superexploração dos trabalhadores.

(Soa a campanha.)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RJ) - Eu não sei de quem eu tenho mais pena neste momento hoje, dos trabalhadores taxistas ou dos que estão trabalhando no Uber. É semiescravidão, é semiescravidão. Então, fazem uma superexploração, retiram o recurso, que volta para as suas sedes, e o trabalhador aqui superexplorado, perdendo todos.

Então, é necessário, para mim, ter essa regulação.

Você sabe que tem também aqui...

Na Inglaterra, em outubro 2016, uma corte britânica decidiu que os motoristas do Uber são funcionários da empresa - esse é o ponto central - e não apenas prestadores autônomos de serviço. Os donos deveriam, a partir da decisão, arcar com direitos trabalhistas, com salário mínimo, com férias. E nada!

Então, sinceramente, eu acho que o Senado Federal tem que ter responsabilidade nesse tema. Eu estou olhando muito pela lógica do trabalhador e o que eu estou vendo é uma situação devastadora para os trabalhadores brasileiros, para todos os trabalhadores brasileiros, tanto os do Uber como o trabalhador taxista, e não dá para ser assim, tem que vir, tem que ter regulamentação, tem que pagar imposto, tem que preservar e respeitar o direito dos trabalhadores. Por isso eu sou favorável a este projeto do Zarattini que está aqui.

Eu acho, Senador Pedro Chaves, que V. Ex^a tem uma grande responsabilidade, mas sabe, como poucos aqui, escutar todos os lados. Eu acho que a gente deveria marcar essa votação aqui e aprovar esse requerimento de urgência para levar esse tema para o plenário.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Senador Fernando Bezerra Coelho, a palavra é de V. Ex^a.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Sr. Presidente, serei rápido, breve.

Acho que a audiência pública cumpriu com o seu objetivo.

Eu queria registrar que estão presentes aqui, nesta audiência, dois companheiros do meu Estado, de Pernambuco, Jorge Federal e Aerto Luna, que representam aqui o movimento dos taxistas do Estado de Pernambuco. Eu acho que a última palavra que ouvimos na audiência, que foi do representante da Confederação Nacional do Transporte, foi muito feliz. Isso aqui não é uma briga de taxista contra Uber.

Eu tive a oportunidade de assistir recentemente a uma palestra do Diretor-Geral da Organização Mundial do Comércio na Comissão de Relações Exteriores desta Casa, e ele dizia que os que estão hoje estudando no ensino primário, que estão

no ensino fundamental, esses meninos, quando estiverem formados, vão trabalhar em carreiras que hoje não existem, em função das rápidas mudanças que estão ocorrendo em nosso ambiente de negócios, sobretudo fruto da velocidade das inovações, das novas tecnologias que são lançadas.

O que me preocupa, e aí eu peço a compreensão do nosso querido Relator, do meu amigo, o Senador Pedro Chaves, é essa situação de deslealdade e de concorrência, digamos assim, em que a gente precisa dar um freio.

Os dados de Pernambuco: para cada taxista, já se estima que haja quatro veículos vinculados ao Uber. Como se pode remunerar essa atividade com uma concorrência massiva dessa e sem nenhum tipo de regulamentação? Nós não queremos parar a utilização dos aplicativos, das plataformas digitais - muito pelo contrário, elas são bem-vindas -, até porque não conseguimos. Mas aqui, diferentemente das considerações feitas pelo Senador Lindbergh, eu votei a favor da flexibilização das leis do trabalho, da terceirização. Agora, eu não advogo nenhuma regulamentação. Aí é voltar ao tempo da pré-história. Sejam bem-vindas as tecnologias, mas que a gente avance para ter um mínimo de regulamentação.

A questão da placa vermelha é uma tese interessante, porque só através dela você pode ter controle mesmo. Ora, você está transportando alguém, que é um transporte individual de passageiros, mas é um serviço público. E você tem que contratar seguro para transportar aquela pessoa. Se ocorre um acidente, quem paga? A companhia de seguro. E os carros, os veículos contratados pelo Uber...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - ... não têm seguro nenhum. Agora, os taxistas são obrigados a contratar o seguro para transportar o seu passageiro.

Então acho que a gente precisa refletir sobre isso, porque senão seria melhor também abrir. Se vale essa regra de regulamentação nenhuma para o Uber, por que regulamentar o transporte coletivo? Por que não abrir para quem quiser botar o seu ônibus nas cidades? Por que é que a gente teve que regulamentar as vans? Por que é que a gente teve que regulamentar o transporte complementar e alternativo? Porque não dá para ser a lei do mais forte. Não dá para tratar do transporte individual ou transporte coletivo se não compreendermos que isso é um serviço público. Isso é um serviço público. E é preciso, mesmo que seja restrita a regulamentação, mesmo que seja mínima - e acho até que...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - ... a regulamentação para o serviço de táxi tem também que ser revista -, acho que a gente precisa advogar.

É por isso, meu caro Relator, que eu peço a sua compreensão, mas já recolhemos aqui doze assinaturas e todos os que estavam presentes nesta audiência já manifestaram o apoio ao requerimento de urgência. E logo mais, no Plenário, eu acredito que rapidamente vamos chegar a mais de 41 Senadores na Casa e pedir ao Senador Eunício, Presidente do Senado, que paute essa votação, se possível, para hoje, se não, para a próxima semana. E que V. Ex^a seja designado Relator de Plenário para que a gente possa votar imediatamente isso, porque senão não vai fazer sentido nenhum. Essa é uma situação que está presente em todo o Brasil. Precisamos equilibrar o interesse do consumidor e o interesse daqueles que trabalham no transporte individual, mas é preciso agir já, agir com rapidez.

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco Moderador/PTB - PE) - Era só para aduzir que eu assinei o requerimento de urgência entendendo que essa matéria é uma matéria sensível, urgente etc. Agora, o nosso Senador Pedro Chaves é o Relator da matéria. E o Senado, no sistema bicameral, cumpre um papel como Casa revisora. O Senado oferece sempre uma contribuição ao processo legislativo. Nós não podemos também nos destituir desse papel. E em atenção ao Senador Pedro Chaves, se esse processo do requerimento de urgência prosperar, é fundamental que ele seja o Relator do Plenário, sob pena de um total, vamos dizer, desprestígio à figura do relator da Casa. Então eu acho que esse ponto é um ponto que tem que ficar assente aqui no debate, está certo?

Era esse o ponto que eu gostaria de aduzir.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu acho que é isso...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Essa é a nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Claro.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Acho que a nossa iniciativa não é, de forma nenhuma, atropelar quem quer que seja. E certamente o Senador Pedro Chaves poderá contribuir muito para o esclarecimento e para inovações de que essa matéria poderá precisar.

Portanto, eu concordo com as colocações do Senador Armando Monteiro, e, se obtivermos o apoio de mais de 41 Senadores até o início da sessão, da Ordem do Dia hoje, levarei a recomendação de que aqueles que subscrevem querem, designam e indicam o Senador Pedro Chaves para ser o Relator de Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu acho que nós poderíamos encaminhar como sugestão de procedimento, quem sabe, essa preliminar colocada por V. Ex^a, Senador Fernando Bezerra, Senador Armando Monteiro, para a manutenção em Plenário da relatoria sob a liderança do Senador Pedro Chaves.

A segunda questão é que talvez nós pudéssemos evoluir no texto ao aprovarmos o requerimento hoje, mas não deliberarmos hoje, porque aí nós damos alguns dias ao Senador Pedro Chaves para que ele possa concluir o seu relatório, como ele já tinha se comprometido aqui...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Concordo.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... com todos e consigo próprio...

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco Moderador/PTB - PE. *Fora do microfone.*) - Eu também aprovo.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Concordo.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... de entregar o relatório na próxima semana. Esse tema pode voltar...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Sugestão acatada. Votamos o requerimento hoje, damos um tempo ao Senador Pedro Chaves, e, na próxima terça-feira, deliberaremos em Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Na próxima terça ou quarta-feira deliberamos em Plenário,...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Muito bem.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... sem atropelo,...

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco Moderador/PTB - PE. *Fora do microfone.*) - Eu estou de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - ... por elegância, delicadeza e respeito ao trabalho que vem sendo liderado pelo Senador Pedro Chaves.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (PMDB - PE) - Concordo, concordo. Perfeito, perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Bom, dando sequência aqui à ordem dos oradores inscritos, esta é uma Comissão mista em que nós dialogamos com os Senadores, mas também dialogamos com os Deputados, Senador Humberto Costa, eu peço a vênua de V. Ex^a, por ordem de inscrição. Nós estamos recebendo aqui o Deputado Cabo Daciolo. Eu passo a palavra para a intervenção de V. Ex^a, que é muito bem-vindo aqui nesta Comissão mista do Senado Federal, como nosso companheiro de Congresso Nacional. Com a palavra V. Ex^a.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Glória a Deus, glória a Deus, glória a Deus!

Nós estamos, neste exato momento, Presidente, com trabalhadores da Nação brasileira parados e voltados para a reunião que está acontecendo aqui. Eu vou até aguardar, porque eu gostaria de um pouquinho da atenção do Presidente e do Relator. Para mim é importante.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Não, está ótimo.

Eu fiz essa parada, Presidente, porque eu acho de extrema importância que o Relator, que está justamente com uma missão muito preciosa, eu gostaria da atenção dele justamente por isso...

A colocação é, V. Ex^as: eu tenho uma relação de muita intimidade e de amor com trabalhadores, tanto taxistas quanto do Uber. O que nós estamos falando aqui é que quem está sendo lesado neste exato momento são os trabalhadores brasileiros. E só há um núcleo ganhando alguma coisa. E esse núcleo é o aplicativo, que está pegando bilhões de trabalhadores da Nação brasileira e botando para fora da Nação e não investe dentro da Nação. Não é investido na saúde, não é investido numa das principais, na minha concepção, das mais importantes regulamentações da nossa Constituição, o art. 194 - eu estou falando da Seguridade Social, da segurança de um trabalhador.

O trabalhador do Uber também está sendo explorado. Em contrapartida, outros trabalhadores, como é o taxista, taxista esse de que eu vou trazer a história rapidamente, para que venha à memória de todos nós... Eu estou falando de 1605. Eu estou falando de 1605, quando pegaram algumas carruagens e começaram a alugar em Londres. De repente, em 1634, começa a haver um tumulto, um engarrafamento de carruagem, e o Parlamento de Londres é obrigado a sentar para conversar e palestrar, o que estamos fazendo hoje aqui, para trazer solução.

A única palavra que nós estamos falando de ordem é de regularização e de regulamentação. Eu não vejo o problema e o porquê de tanta espera e de tanta demora para votar essa pauta de extrema importância não só para o taxista e para o Uber, mas para a Nação brasileira, porque são recursos que vão entrar para a Nação. O taxista já contribui. Ele já está contribuindo. Sai lá todos os meses da folha de pagamento dele, do salário dele a contribuição para a Seguridade Social. Eu pergunto: e o Uber? E o Uber? O que está acontecendo?

Aí, eu venho, continuo com a história e chego a 1896. E eu vou para a Alemanha. Começa o táxi motorizado. Em determinado momento, antes mesmo da primeira guerra mundial, já estávamos com táxi generalizado na Europa, na América. No mundo, já estava o táxi.

Então, nós estamos falando de uma profissão mais do que centenária, que está, neste exato momento, nos ouvindo de forma nacional, pedindo que eu fale aqui agora que eles estão pedindo socorro. Socorro! E eles estão pedindo urgência. Urgência.

Nós saímos com essa pauta aprovada pelos Parlamentares, pelos Deputados, em abril. Em 4 de abril, foi aprovada a 5.587. Veio para o Senado com a numeração 28. Eu sei que é uma matéria de extrema importância. Sabemos que é delicada, mas eu peço aos senhores: nós já tivemos aqui, só hoje, neste exato momento, 14 assinaturas para pedido de urgência.

Aí, eu venho trazer uma fala da palavra de Deus, eu vou para a *Bíblia*. A *Bíblia* relata que ninguém sabe o dia e a hora, nem o Filho, nem os anjos, somente o Pai. Nós podemos, hoje, aqui, os senhores, V. Ex^{as}, fazer parte da história. Em determinado momento, nós podemos sair por essa porta, e o fôlego de vida pode sair da nossa narina. Pum! Partimos! Por que nós vamos esperar por algo de que nós já temos conhecimento?

Vamos votar hoje, Presidente. Vamos botar isso em pauta hoje. Já há pedido de urgência. Todos querem votar. É uma pauta conhecida por todos nós. Nós não estamos pedindo nada contrário à regulamentação e à legalização. Bom para o taxista e bom para o Uber, mas melhor ainda para a Nação brasileira.

Juntos somos fortes. Nenhum passo daremos para trás. E Deus está no controle.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Senador Humberto Costa, a palavra é de V. Ex^a.

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Sr. Presidente, Sr^{as} Senadoras, Senadores, Deputados aqui presentes, eu queria abordar esta questão inicialmente de um ponto de vista diferenciado e, aqui, fazer uma crítica que eu tive oportunidade de fazer, inclusive, no período em que nós estávamos no governo. Quando discutimos mobilidade, nós temos de ter prioridades claras, né? A primeira delas é o pedestre. Depois, vem o ciclista. Depois, vem, naturalmente, a questão do transporte coletivo.

Ao longo dos governos do Presidente Lula e da Presidenta Dilma, em que pesem todos os avanços que nós tivemos em termos de mobilidade, a ampliação da infraestrutura, enfim, nós fizemos uma concessão à questão econômica, digamos, exagerada em comparação, *vis-à-vis*, à questão do transporte coletivo no Brasil. Incentivamos o transporte individual de todas as maneiras. Óbvio que isso gera empregos, isso é muito importante. Nós nos gabamos de, em muitos momentos, todos os brasileiros estarem em condição de trocar o seu carro. Isso é bom. E devemos perseguir novamente esse objetivo. O Brasil passou a produzir uma quantidade estúpida de motocicletas. E, com isso, também os acidentes, que hoje são extremamente graves e onerosos para o Poder Público. Lógico que tudo isso deveria ter sido feito, mas não em detrimento do transporte coletivo. Na verdade, estamos falando aqui de transporte individual público e de transporte individual privado. Mas estamos falando de transporte individual.

E eu estou dizendo isso porque, entre as consequências da entrada desse serviço...

(Soa a campanha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - Já?

Desse serviço do Uber, a própria receita das empresas de transporte coletivo nas cidades em que o sistema foi implantado está caindo. As pessoas estão diminuindo o uso do transporte coletivo. Isso fatalmente vai acontecer em relação aos metrô. E nós estamos, na verdade, inchando as cidades de pequenos veículos, congestionando o trânsito, enfim. Com

uma diferença: o taxista, na maioria das cidades, tem o privilégio de poder usar as faixas exclusivas. E o Uber não tem nem pode ter, porque não há nem como identificar quem é Uber e quem não é Uber.

Então, essa é uma preocupação que eu tenho. A falta de uma limitação, inclusive, do número de automóveis que podem fazer parte de um aplicativo como esse é uma coisa fundamental. Não dá para ser qualquer que quer. É aquele cara que, sei lá, na hora do intervalo...

(Soa a campanha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - ... do almoço, pega o carro e vai dirigir. E, na verdade, estamos encontrando uma série de pessoas que estão fazendo bicos - é isso que está acontecendo -, recebendo remunerações ridículas e fazendo, no meu ponto de vista, uma concorrência predatória com aqueles que são efetivamente regulamentados. Há os benefícios de serem regulamentados? Há. Há direito de ter isenção de imposto para adquirir um carro novo, redução no pagamento do IPVA etc. Mas vivem exclusivamente disso. São as questões relativas à regulamentação da profissão que foram conquistadas, e não foram doações de ninguém, foram objeto de uma luta.

Então, eu quero me associar àqueles que consideram que é preciso que haja realmente uma regulamentação. Não sei qual vai ser o relatório final de V. Ex^a. Pode ser que, naquele que veio da Câmara, haja algum tipo de excesso que iniba também, porque eu também não sou...

(Soa a campanha.)

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PE) - ... inteiramente contra que exista o Uber, não. Mas não pode ser dessa forma como está existindo agora, com absoluto e total descompromisso com o sistema de transporte, com o interesse da população, com os que trabalham para essa empresa, a maior empresa do mundo de transporte que não tem uma bicicleta. Isso são as contradições do desenvolvimento da tecnologia. Quanto a essa questão de dizer que é um aplicativo que faz intermediação, isso é uma formalidade. Na verdade, é uma empresa de transporte que existe em nível internacional.

Então, eu quero me associar aos que acham que é necessária, de fato, uma regulamentação para que, em nome de alguns benefícios que são importantes, nós extingamos uma determinada categoria e um serviço que é importante.

Se há distorções em relação ao serviço de táxis, ao custo das tarifas e a algumas outras questões, que se corrija isso, mas que não se jogue a bacia com o menino junto, a água, tudo de uma vez.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Obrigado, Senador Humberto Costa.

Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz, que tem participado ativamente destes debates na Comissão de Infraestrutura, na condição de Presidente em exercício, quase Presidente de fato e de direito da Comissão de Infraestrutura e é um dos requerentes desta audiência pública coletiva, que visa ampliar o debate de modo a encaminhar a sua deliberação em palavras.

Passo a palavra a V. Ex^a, ao tempo em que o cumprimento não apenas por ser um dos autores deste requerimento de audiência, mas por ter liderado também esse procedimento, esse processo na Comissão de Infraestrutura.

Tem a palavra V. Ex^a.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito bem, Sr. Presidente Ricardo Ferraço, nobre Relator, Senador Pedro Chaves, Sr^s e Srs. Senadores, convidados que se fazem presente neste dia que considero importante para a história do transporte no nosso País, nós resolvemos fazer esta audiência pública em conjunto com todas as comissões exatamente para pularmos etapas, a fim de que não fosse feito este trabalho em cada comissão. Então, esta união de todas as comissões é exatamente para dar mais celeridade ao processo. E tenho absoluta certeza que este processo, na mão do Senador Pedro Chaves, está sendo muito bem conduzido. Ele saberá fazer aquilo que é importante para a população brasileira.

Eu entendo que não podemos deixar ou dar à população um sistema de transporte, Senador Pedro Chaves, sem uma fiscalização. E não há como fiscalizar se não houver o mínimo de regulamentação também. Não há como fiscalizar aquilo que não está regulamentado, e não só na área de transporte individual, mas em qualquer transporte coletivo, transporte municipal, intermunicipal, interestadual ou em qualquer outro segmento. Em todos precisa haver um alvará de funcionamento mínimo.

O nosso Código de Trânsito é claro: todo transporte que é pago tem que ter chapa vermelha. Está no Código. Se mudarmos o Código, aí tudo bem. Se mudarmos o Código, é possível. Mas com o Código que temos hoje isso não é possível. Portanto, a regulamentação é necessária. E a regulamentação não exclui nenhum aplicativo do trabalho, pelo contrário, dá mais segurança aos aplicativos para prestar o serviço. E ainda tem um benefício: da forma como está o PLC nº 28, não se

exige nenhuma licitação, nenhum tipo de leilão para se ter uma placa, apenas regulamenta. Ou seja, está beneficiando os aplicativos com essa regulamentação.

Os aplicativos, da forma como são, estão substituindo as prefeituras municipais, porque estão fazendo a gestão daquilo que deveria e deve ser do gestor público, ou seja, das prefeituras municipais de todo o nosso País.

Não podemos deixar de ressaltar a importância dos aplicativos, que, quando vieram, trouxeram uma nova filosofia, uma modernização e fizeram também com que os taxistas se aparelhassem e melhorassem o atendimento à população. Isso é muito positivo. Mas precisamos regulamentar, fazer essa regulamentação, simples que seja, para dar mais segurança ao usuário brasileiro.

Nesse sentido, Senador Pedro Chaves, eu peço a V. Ex^a que realmente a gente consiga fazer a votação desse projeto o mais rápido possível. É um projeto importante e a população brasileira, que acompanha de perto essa nossa decisão, não só os taxistas, mas o consumidor principalmente, quer os aplicativos e não quer ficar sem o táxi. Todos são complementares. Todos estão nas ruas para atender o usuário. Eu entendo que é importante nós protegermos o usuário brasileiro.

Portanto, é nesse sentido que eu encaminho a regulamentação mínima e, se possível, o PLC nº 28 sem nenhuma modificação para que não tenha que voltar para a Câmara. Eu entendo que o debate que aconteceu na Câmara dos Deputados foi um debate legítimo e chegou a um consenso mínimo para que possamos avançar nesta matéria.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar mais uma vez o Senador Pedro Chaves pelo seu relatório futuro que virá, com certeza, em benefício da população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Eu vou fazer aqui umas breves considerações e devolver a palavra ao Senador Relator Pedro Chaves, até por conta do entendimento e da convergência firmada de que vamos caminhar para a aprovação do requerimento de urgência a fim de que em plenário, na próxima semana, nós possamos fazer o enfrentamento deste tema.

Eu acho que esta Comissão, o Congresso brasileiro e V. Ex^a, Senador Pedro Chaves, que está com essa tarefa, está no comando do timão, precisam nos oferecer um texto que possa refletir o conjunto das preocupações aqui relatadas, por óbvio a preocupação com os trabalhadores, por óbvio a preocupação com a mobilidade, que é uma questão que foi tão bem fundamentada pelo Senador Humberto Costa, mas, por óbvio também, nós precisamos considerar o interesse do usuário nesse conjunto de questões que estamos aqui debatendo.

Eu acho que a esta altura não resta dúvida de que há uma convergência com relação à regulamentação. Nenhum de nós parte do princípio ou da premissa de que este ou aquele setor pode existir sem algum tipo de regulamentação do Estado brasileiro. Essa coisa de libera geral, eu acho que libera geral representa o caos, representa o colapso, o primitivismo de todos contra todos, do maior contra o menor. Portanto, o Estado precisa realmente intervir para regular.

Agora, precisamos ter muito cuidado com essa regulamentação, porque ela não pode representar uma estatização. Ela tem que representar algo que preserve o interesse do conjunto dos nossos trabalhadores, dos nossos taxistas, mas precisamos também considerar o interesse do usuário nesse contexto. O interesse do usuário há de ser considerado. E nenhum de nós aqui haverá de ter o papel patético de imaginar que o Estado brasileiro ou o Governo brasileiro pode cercar os aplicativos. É como cercar vento. É impossível cercar vento. Nós precisamos nos colocar, enfim, diante dessa realidade.

Portanto, há uma convergência em relação a isso. Acho que esse tema, sim, tem que ser regulado pela União, porque nós estamos tratando aqui do Plano Nacional de Mobilidade. Nós precisamos fazer diretrizes gerais, acho eu, e reservar para o poder local questões que levem em consideração as características de cada cidade. Por certo as características da capital Pernambuco, do meu companheiro Senador Humberto Costa, não são as mesmas características da minha capital Vitória. Essas coisas guardam uma relação de questões locais.

Mas eu tenho de fato aqui uma preocupação que quero manifestar com relação ao art. 11-B. Quer dizer, "o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º da Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições", entre elas, "possuir e portar autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local da prestação do serviço autorizado". Ou seja, nós estamos transferindo plenamente essa responsabilidade para as prefeituras.

E aí o que as prefeituras vão fazer nós não sabemos, porque, de fato, eu tenho uma preocupação pessoal com a estatização desse tipo de operação, cuja eficiência e efetividade que isso vai guardar na vida real, porque a vida não é como gostaríamos como fosse, ela é como se apresenta... Então, acho que isso precisa ser observado. Nós estamos transferindo para as prefeituras essa autonomia e essa autoridade. A prefeitura vai passar a determinar o que vai acontecer com operação desse tipo de transporte individual privado.

Então é essa observação que eu queria rapidamente fazer, porque sou autor também de uma das propostas que sugere a regulamentação. Quando começamos a debater esse tema, eu tive uma reação muito forte da categoria taxista, que queria que nós simplesmente proibíssemos a utilização da aplicação em nosso País.

Acho que, no tempo, essa coisa evoluiu e evoluiu na direção de reconhecer o óbvio, e o óbvio é que não há como proibir. Portanto, temos que evoluir para uma regulamentação que possa preservar o interesse do trabalhador, o interesse da mobilidade, o interesse dos usuários por esse conjunto de valores e princípios que estão incorporados nesse tema.

Essa é a tarefa do Senador Pedro Chaves, a quem passo a palavra, para que possamos encerrar a nossa audiência pública, considerando que nós recebemos aqui relevantes e importantíssimas contribuições, todas elas com seu viés, com sua convicção, mas todas, quero crer, foram de fundamental importância para firmar um juízo de valor e uma massa crítica dos Senadores que estão participando mais ativamente desse debate.

Eu passo a palavra a V. Ex^a para que, na condição de Senador Relator, faça o encerramento desta reunião, considerando que nós temos que ir à Comissão de Constituição e Justiça. A palavra é de V. Ex^a.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - Agradeço as palavras do nosso Senador Ricardo Ferraço, que é o nosso Presidente da Mesa neste momento.

Eu sempre tive a preocupação com o motorista de táxi, porque eu sei que os proprietários conseguem licenças politicamente. Há certas pessoas que investem nessa licença, que tempos atrás era comercializada no Rio de Janeiro por até R\$100 mil. E havia certos proprietários que tinham mais de cem licenças, alugavam para diversos motoristas e estes eram as grandes vítimas, porque nem registrados eram os motoristas de táxi.

Também é importante disciplinar isso para que não haja trabalho escravo também do taxista. O motorista do táxi que não é proprietário do táxi tem que pagar uma taxa altíssima, que inviabiliza... É gravíssima a situação do motorista de táxi que não é regulamentado. O motorista aluga sem contrato, sem nada, não tem vínculo empregatício com o proprietário do carro, e o proprietário cede o carro. Então, é importante a gente pensar nesse aspecto. E os preços das licenças são altíssimos. Uma licença era negociada politicamente, como falei.

A gente ficou preocupado com o Uber exatamente por isso. Se passar totalmente para a prefeitura, a prefeitura começaria a negociar também as licenças para o Uber funcionar.

Então, é necessário que a gente questione esses pontos para que não se repitam os mesmos problemas.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - E há a questão das regiões metropolitanas expandidas. Quer dizer, uma prefeitura A vai regulamentar de um jeito, uma prefeitura B vai regulamentar de outro jeito. E essas cidades estão conectadas no seu dia a dia. Portanto é uma tarefa complexa, na medida em que também nós precisamos reconhecer essas deformações que existem no mercado. São deformações que estão aí e que nós precisamos reconhecer.

Agora, também é necessário nesse debate a gente considerar a necessidade de igualdade de oportunidade na competição. Hoje o trabalhador taxista está submetido, subordinado a um conjunto de encargos, e os aplicativos não estão. Então, é fundamental uma igualdade de oportunidade.

A pressa para decidir é importante, mas a produção e a elaboração de um texto que possa refletir o conjunto dessas questões parece-me também fundamental. Por isso nós precisamos dar esse prazo adicional ao Senador Pedro Chaves para que ele possa concluir, considerando todas essas variáveis.

Eu discordo dessa coisa de regulamentar a todo e a qualquer custo para daqui a dois anos regulamentar novamente. Isso aqui não é tamborete. Nós não podemos ficar brincando com o sentimento e com o interesse da sociedade. Vamos fazer uma regulamentação improvisada para daqui a dois anos fazer outra? O que é isso? Não dá. Nós precisamos de um mínimo de previsibilidade, de regra, de estabilidade para que as pessoas possam conduzir o seu dia a dia e o seu planejamento. A Câmara deu um passo importante quando decidiu. E nós precisamos dar outro agora definitivo. Mas a pressa geralmente é inimiga da perfeição. Na prática, no trânsito, é assim também: na dúvida, pare, não ultrapasse. E nós estamos na hora derradeira para poder considerar, acho eu, todas essas variáveis do texto que o nosso Relator vai expor.

Eu vou devolver a Presidência ao Senador Acir Gurgacz, que vai conduzir os trabalhos. Ele naturalmente vai ouvir V. Ex^a e a questão de ordem.

O SR. JORGE FEDERAL - Quando o senhor fala dessa questão da necessidade ...

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - O senhor pode se apresentar, por favor?

O SR. JORGE FEDERAL - Sou vereador de Olinda.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Seja muito bem-vindo, Vereador.

O SR. JORGE FEDERAL - Quando o senhor fala dessa preocupação em fazer um texto melhor enquadrado no sistema, a gente também tem na ponta as ...

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pode se sentar e ficar à vontade, Excelência.

O SR. JORGE FEDERAL - Temos na ponta a prefeitura. As prefeituras é que vão fazer a regulamentação, de acordo com esse projeto que foi aprovado na Câmara, de acordo com as necessidades e as possibilidades locais.

Então, eu vejo que no Poder Legislativo, em nível federal, a questão é mais de encaminhamento da possibilidade desse processo. As situações pontuais vão ser discutidas nos Municípios. Assim, eu acho que essa preocupação do senhor é muito importante, mas ela vai ser trabalhada novamente nos Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Perfeitamente.

O SR. JORGE FEDERAL - Por isso eu acho que a responsabilidade nossa aqui da urgência é deliberar para que o Município possa resolver.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - É isso que estamos fazendo. A ideia é votar o regime de urgência para, na próxima semana, nós o enfrentarmos. O que eu quis aqui foi lançar mão, jogar luz sobre essa questão. Na prática, é isto: nós estamos transferindo para que as prefeituras façam a regulação disso, e eu tenho preocupação porque há um ponto de equilíbrio entre uma coisa e outra. O que difere o remédio do veneno é exatamente a dose. Se a dose for muito elevada, nós vamos estar intervindo de tal forma - e aí cada um tem uma concepção de mundo - de modo a estatizar essa questão, e nós precisamos considerar nessa questão o interesse. Óbvio, nós precisamos proteger o trabalhador, nós precisamos gerar igualdade de oportunidade, mas nós também precisamos considerar o interesse do usuário. É isso que eu quis dizer.

Portanto, essa é uma questão complexa.

V. Ex^a, como Vereador de Olinda, é muito bem-vindo. Eu quero dizer a V. Ex^a que comecei na vida política como Vereador na minha cidade de Cachoeiro de Itapemirim. Então, tenho muito respeito pelo papel e pelo exercício dos nossos vereadores, e é muito bom que V. Ex^a esteja aqui nos honrando e representando os vereadores e a Câmara Municipal de Olinda. V. Ex^a é muito bem-vindo.

Eu vou passar a palavra para o Senador Acir Gurgacz porque...

O SR. ADILSON AMADEU - Só 30 segundos.

Sou Vereador em São Paulo, Adilson Amadeu, do PTB.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Pois não, Vereador, com muito prazer.

O SR. ADILSON AMADEU - Queria parabenizar todos os senhores porque eu sou fiel escudeiro do Parlamento. Parabéns a todos os Parlamentares do Brasil, que estão sofrendo até ameaças.

Hoje o momento é dos senhores, Senadores, porque quando a gente vê o que está acontecendo com essa profissão de taxista, que é uma profissão nobre - eu desafio qualquer habitante que não pegou um táxi... E aí eles chegam à Copa do Mundo. Na Copa do Mundo, puseram 300 carros à disposição e hoje estão com 1,2 milhão carros. Lá, em São Paulo, eu tenho defendido essa categoria, que é uma profissão nobre, e tenho andado.

Os oradores de hoje, meus colegas taxistas, defenderam com muito brilhantismo todos os 500 mil taxistas, porque lá o Prefeito Dória fez uma resolução que acaba, vence em 18 de janeiro e fala basicamente do que os senhores estão falando. É lógico que a batuta vai sair daqui, do Senado, dos senhores. Agora mesmo me ligou um colega dos senhores, Antônio Carlos Rodrigues, que esteve muito tempo com os senhores, e eu fui vice dele por quatro anos no Parlamento.

O que não dá é para escutar esses senhores que estão à frente desses aplicativos falando só inverdades, fazendo aqueles condutores que trabalham para eles de escravos. Até pouco tempo, não recolham um tostão, mas, nas grandes mídias de televisão e rádio, gastaram, nos últimos meses, mais de US\$2 milhões e continuam gastando. E eles querem que continue assim, porque quanto mais tempo vai, eles simplesmente vão faturando, fazendo evasão de divisas. Depositaram - terminando, Presidente, Senadores, todos os senhores - na terra deles US\$100 milhões. Sabe por quê? Porque eles estão com dívida com ações trabalhistas.

É isso que nós e os Srs. Senadores... Eu acredito neste Parlamento, eu acredito em todo o Parlamento do Brasil. Nós precisamos fazer a diferença, e eles têm que cumprir regras, sim, e não querem cumprir.

Muito obrigado a todos os senhores.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Nós é que agradecemos a presença.

Estendo os mesmos cumprimentos que fiz ao Presidente da Câmara de Olinda a V. Ex^a, Vereador da Câmara Municipal de São Paulo, pela participação aqui, nesta Comissão, e pelas contribuições.

Muito grato a V. Ex^a.

Vou passar a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Presidente, só acompanhando a retirada de V. Ex^a, quero só pedir o esforço do senhor, e tenho certeza de que assim fará, em nome dos mais de 500 mil taxistas da Nação brasileira, para que possamos hoje votar o caráter de urgência da PLC 28. É só para poder passar para outra etapa, para sairmos dessa etapa. Foi votado o caráter de urgência, agora já está lá, pronto para a pauta.

O SR. PRESIDENTE (Ricardo Ferraço. Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - É isso. Votando o requerimento de urgência, nós podemos votar em plenário na próxima semana.

O SR. CABO DACIOLO (PTdoB - RJ) - Obrigado, Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Todos os Senadores que aqui participaram assinaram o pedido de urgência, todos eles, sem exceção.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco Social Democrata/PSDB - ES) - Mantendo o Senador Pedro Chaves como Relator.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Mantendo o Senador Pedro Chaves como Relator, que já estudou a matéria e que está preparado para fazer o seu relatório em plenário na próxima semana. Enfim, essa é uma decisão do próprio Relator.

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) - Eu queria, Senador Acir, tranquilizar todos. Nosso interesse é pacificar isso de forma definitiva, fazer uma legislação que vai ao encontro daquilo que vocês desejam.

Não há nenhum interesse em proteger A ou B. Nós queremos, realmente, que haja um ponto de equilíbrio, como acontece. Hoje eu sou, por exemplo, Relator do projeto do Pantanal sul-mato-grossense. No Pantanal há uma discussão entre ambientalista e produtor rural. Então, me chamaram só para esse desafio, porque o ambientalista acha que o produtor rural está invadindo o Pantanal, está trazendo problema para o bioma Pantanal; por outro lado, os produtores rurais estão achando que os ambientalistas querem colocar uma cerca, não deixando produzir. Isso porque o agronegócio é fundamental para o País. Então, são desafios importantes. Nada melhor do que a audiência pública para que a gente possa dirimir quaisquer dúvidas.

A respeito da regulamentação do transporte individual privado, não tenho dúvida de que nós vamos buscar realmente um ponto de equilíbrio. É uma novidade isso que está acontecendo para todos os legisladores, inclusive.

Os mais candentes embates de cunho social carecem de atenção, pois colocam na rua o clamor do cidadão, que temos obrigação de ouvir e interpretar.

No Congresso, há três projetos importantes: o da Câmara, nº 28, de 2017; o Projeto de Lei do Senado nº 726, de 2015, do Ricardo Ferraço; e o Projeto nº 230, do Lasier. Assim, o reforço, Presidente, da audiência pública para que o debate pudesse ser exercido, como o foi efetivamente. É missão do Parlamento buscar uma solução equilibrada, justa e adequada e resgatar, realmente, o papel histórico dos taxistas. Todos nós reconhecemos esse ponto, mas temos que entender também que temos que conciliar, realmente, as coisas importantes para o País. Com o diálogo, encontraremos a maneira de conciliar as condições como estamos fazendo aqui.

Dito isso, agradeço muito.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PDT - RO) - Muito obrigado, Senador Pedro Chaves, nosso Relator.

Agradeço a presença das Sr^{as} e dos Srs. Senadores que participaram conosco e também de todos os vereadores que estão aqui, do Presidente da Câmara de Olinda, do vereador da cidade de São Paulo, do nosso Deputado Federal.

Agradeço pessoalmente aos nossos palestrantes: Sr. Guilherme Mendes Resende, que é Economista-chefe do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); agradeço a presença e a fala do Daniel Mangabeira, Diretor de Políticas Públicas do Uber no Brasil; agradeço a presença de Edmilson Sarlo, Presidente da Associação Brasileira das Associações Cívicas e Cooperativas de Motoristas de Taxi (Abracomtaxi); também agradeço a presença do Fabio Godoy Teixeira da Silva, Consultor Jurídico da Associação Brasileira das Associações e Cooperativas de Motoristas de Taxi; também agradeço a presença de Arthur Luis Mendonça Rollo, Secretário Nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública; também agradeço a presença de João

Paulo Sabino, Presidente do Comitê Regulatório da Associação Brasileira de Online-to-Offline; e também a presença do Sr. André Oliveira, Presidente da Associação de Assistência aos Motoristas de Táxi do Brasil; agradeço a presença de Ângelo José Mont'Alverne Duarte, Subsecretário de Análise Econômica e Advocacia da Concorrência da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda; agradeço também a presença de Francisco Albuquerque Moura, representante da Central dos Sindicatos Brasileiros; agradeço também a presença de Paulo Gaba, representante da Confederação Nacional do Transporte e Presidente das Federação Nacional das Empresas Locadoras de Veículos Automotores.

Agradeço a presença de todas as senhores e senhores.

Antes de encerrar a reunião, submeto à apreciação do Plenário a dispensa de leitura e aprovação da ata desta reunião.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal* juntamente com as notas taquigráficas.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião, agradecendo a todos os presentes que participaram desta audiência pública.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 8 horas e 50 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 46 minutos.)