

## **REQUERIMENTO N° , DE 2017**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 258, do Regimento Interno do Senado Federal, a tramitação em conjunto do **Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 28, de 2017**, que “*altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros*”, com o **Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 530, de 2015**, que “*institui a lei que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4º da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade*”, e com o **PLS nº 726, de 2015**, que “*altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para disciplinar o serviço de transporte privado individual de passageiros*”, tendo em vista regularem a mesma matéria.

## **JUSTIFICAÇÃO**

No dia 4 de abril último, a Câmara dos Deputados aprovou, em Plenário, o Projeto de Lei nº 5587, de 2016, de iniciativa do Deputado Carlos Zarattini (PT-SP), entre outros parlamentares. Em linhas gerais, a proposição objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal. Para tanto, promove alteração na PNNU, prevendo expressamente o conceito legal do serviço de “transporte remunerado privado individual de passageiros” e estabelecendo regras para o seu funcionamento, o que pressupõe, inclusive, o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

O ponto central da proposta está na obrigatoriedade de emissão de autorização pública municipal para a realização do serviço pelo interessado, o que significa dizer, em poucas palavras, que o legislador está buscando, pela via do controle legislativo, a “estatização” desse modelo de serviço privado e, o que parece ser mais grave, para já, na medida em que o PLC sequer possui cláusula extraordinária de vacância, remetendo a situação à plenitude do vigor normativo após decorridos 45 dias da publicação da nova lei – isso sem considerar os nefastos efeitos sobre a paralisação quase imediata das atividades de dezenas de

milhares de motoristas e das empresas que operam tais aplicativos, até que os municípios brasileiros editem normas legais aptas a expedir a autorização que a lei federal pretende impor.

Nesse sentido, o PLC vai de encontro às propostas apresentadas pelos demais projetos em tramitação nesta Casa que versam sobre essa questão: PLS 530 e PLS 726, ambos de 2015, razão pela qual o apensamento dessas matérias é medida que se impõe, nos termos do regimento interno.

Confiando, portanto, no elevado espírito público de meus Pares e na tradição desta Casa na guarda e proteção do equilíbrio entre os interesses públicos e privados, esperamos que o presente Requerimento seja aprovado e as matérias passem a tramitar conjuntamente.

Sala das Sessões,

**Senador ALVARO DIAS**  
Líder do PV

SF/17855.61581-07