

**EMENDA - PLEN**  
**(ao PLC 28, de 2017)**

Dê-se ao a seguinte redação ao artigo 3º do Projeto de Lei da Câmara n. 28, de 2017:

"Art. 3º

.....

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, somente será permitido ao motorista que cumprir as seguintes condições.

.....

IV - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

V- apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

.....

.....

### **JUSTIFICAÇÃO**

As mudanças propostas são de fundamental importância pois corrigem erros que ferem gravemente princípios constitucionais por se tratar de atividade de natureza privada e acrescenta a necessidade de **apresentação de certidão de antecedentes criminais**.

Vemos nas alterações, pontos de limitação agressivos ao serviço de transporte individual privado: i) obrigação de autorização expressa do poder público para prestar serviço de natureza privada; ii) obrigação de licenciamento do veículo no município de prestação do serviço; iii) obrigação de ter o veículo em seu nome; e iv) obrigação de placa de aluguel.

Importante ressaltar que o serviço de transporte individual é uma atividade de natureza privada, como disposto em Lei nº 12.587/ 2012. Conceitos básicos, como é o caso do cadastramento dos prestadores de serviço em sua plataforma e não perante ao poder público, são resguardados amplamente Constituição Brasileira, a qual prevê larga proteção aos princípios da: (i) livre iniciativa (Artigo 1º, IV); ii) livre concorrência (Artigo 170, IV) e iii) livre exercício de qualquer trabalho e profissão (Artigo 5º, XIII).

Em termos econômicos, a restrição da prestação de serviços de transporte individual a motoristas licenciados e residentes no município têm impacto negativo, uma vez que faz diminuir, consequentemente, a oferta do serviço de transporte individual com capacidade para atender todo o município e suas regiões metropolitanas.

Deste modo, as viagens intermunicipais deixam de ser rentáveis para o motorista e para a região. Os efeitos negativos são sentidos na mobilidade urbana de todas



as cidades que circunscrevem a área, gerando ineficiência (veículos sem passageiros), mais trânsito e mais poluição (maior número de carros para atender as viagens pendulares) e menos renda gerada (mais gastos para os motoristas).

Os motoristas cadastrados junto às principais prefeituras, ainda que tendo seus veículos licenciados e sendo residentes em outro município, geram renda para a cidade na qual fizeram seu cadastro, o que torna desnecessária sob a ótica do poder público tais alterações.

No caso das restrições ao serviço aos veículos dirigidos por motoristas que tenham o automóvel em seu nome, vemos divergir do próprio conceito de mobilidade inteligente que se vem empreendendo nas grandes cidades brasileiras.

Cada vez mais, as Administrações Municipais são estimuladas a formular políticas públicas que fomentem a utilização de veículos compartilhados e diminuam o número de carros particulares adquiridos. É de praxe na prestação do serviço de transporte individual privado o compartilhamento do um só veículo entre mais de um motorista. De tal forma, são otimizados os gastos com a ferramenta de trabalho, bem como a redução do tempo em que os veículos são deixados estacionados ou inativos.

A possibilidade do compartilhamento dos veículos gera diversos benefícios para as cidades brasileiras: i) menor impacto para o viário urbano (menos carros nas ruas); ii) menos gastos para o motorista (custos de manutenção compartilhados); e iii) distribuição mais inteligente dos motoristas do serviço (turnos alternados).

Já a restrição ao uso do veículo por condutor diverso daquele em que consta o registro do bem também é norma impeditiva da livre iniciativa e concorrência. A uma porque desconsidera que o veículo pode ter sido “adquirido” pela modalidade financeira de leasing, ocasião em que o mesmo encontrar-se-ia registrado em nome da instituição financeira. A duas porque a característica essencial do serviço de transporte individual privado é de motoristas eventuais, os quais exercem a atividade em caráter complementar, muitas vezes em contra-turnos ou finais de semana. Em outras palavras, é um serviço muitas vezes prestados no âmbito familiar, por diversos membros daquela mesma família.

Assim, tal regra é ilegalmente restritiva, atentando contra os princípios constitucionais já mencionados acima, bem como impedindo o empreendedorismo familiar.

Em resumo, a atual redação do PLC 28/2017 contemplando as emendas propostas pelo o Deputado Carlos Zarattini (PT-SP), termina por padecer dos seguintes problemas apontados a partir dos comentários acima:

- (i) violação do princípio constitucional da livre iniciativa (art. 1º, IV da Constituição Federal);
- (ii) violação do direito fundamental ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII da Constituição Federal)
- (iii) violação das liberdades econômicas, incluindo a livre concorrência (art. 170 e parágrafo único da Constituição Federal);
- (iv) limitação imprópria ao desenvolvimento tecnológico e à inovação, através da proibição de novos modelos de negócio baseados no avanço tecnológico (art. 218 e parágrafo único da Constituição Federal; arts. 2º, V, 3º, VIII, 4º, III, da Lei 12.965/2014 [Marco Civil da Internet]);

- (v) violação da permissão explícita dos serviços de transporte individual privado em norma federal (Art. 3º, § 2º, I "a", II "b" e III "c", conjugados com o Art. 4º, X da Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587);
- (vi) perversão do regime jurídico privado do serviço de transporte individual privado, por meio da submissão a regras do regime jurídico público.

Sala das Sessões,

SENADOR Ricardo Ferraço



SF/17695.03433-46