

PARECER Nº , DE 2020

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 726, de 2015, do Senador Lasier Martins, 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.



SF/20903.32202-42

Relator: Senador **FABIANO CONTARATO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 726, de 2015, de autoria do Senador Lasier Martins, que disciplina o serviço de transporte privado individual de passageiros.

A proposição possui três artigos.

O art. 1º altera a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana para inserir em seu art. 4º a definição de “transporte privado individual.

Em seguida, insere três novos artigos na mesma lei, numerados 18-A a 18-C. O art. 18-A afirma que o serviço será realizado “em caráter de livre concorrência”, com os Municípios devendo estabelecer critérios mínimos de segurança, higiene, conforto e qualidade. Além disso, disponibilizarão “cadastro específico das empresas e profissionais”, além dos veículos usados no serviço. Os motoristas do serviço ficam obrigados a obedecer aos mesmos deveres impostos aos taxistas pelo art. 5º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, quais sejam:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Além disso, o impedimento injustificado de acesso do prestador ao aplicativo deverá ser cotejado com as proibições do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que tipifica diversas práticas de infração à ordem econômica, em especial o impedimento do acesso de novas empresas ao mercado (§ 3, III do *caput*).

O art. 18-B estabelece o direito de o poder público municipal requisitar informações dos prestadores de serviço, resguardados o segredo de indústria e de comércio e o sigilo legal.

O art. 18-C determina a responsabilidade solidária de “todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço”, em caso de “danos decorrentes ou associados ao serviço”, obrigando, ainda, a contratação de seguro.

O art. 2º do PLS nº 726, de 2015, altera o Código de Trânsito Brasileiro. Cria, em seu art. 96, uma nova categoria de veículo, denominada “de transporte privado individual”. Hoje, esses veículos pertencem à categoria “particular”, enquanto os táxis são classificados como “de aluguel”. Em um novo art. 135-A, reitera a obrigatoriedade de que os veículos dessa categoria sejam registrados junto ao poder público municipal.

O art. 3º é a cláusula de vigência, que seria imediata.

Não há emendas a analisar.

II – ANÁLISE

A matéria de que trata o (PLS) nº 726, de 2015, foi regulamentada pela Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, resultante da aprovação do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 28, de 2017, do Deputado Carlos Zarattini e outros quatro deputados (Projeto de Lei nº 5.587, de 2016, na Casa de origem), que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 [Lei



da Política Nacional de Mobilidade Urbana], *para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros*.

Em virtude da aprovação do Requerimento nº 486, de 2017, o PLC nº 28, de 2017 e os PLS nºs 530 e 726, de 2015, passaram a tramitar em conjunto, e foram distribuídos às Comissões de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT); de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); de Assuntos Econômicos (CAE); de Assuntos Sociais (CAS); e de Serviços de Infraestrutura (CI). Os Projetos de Lei do Senado nºs 530 e 726, de 2015, que já tramitavam em conjunto, perderam, assim, o caráter terminativo.

O PLC nº 28, de 2017, a pretexto de regulamentar o serviço de transporte de passageiros prestado por intermédio de aplicativos de *internet*, impunha tamanhas barreiras à entrada de novos condutores e de novos aplicativos no mercado, que sua aprovação, da forma como se encontrava, resultaria na extinção do modelo de prestação de serviço atualmente existente.

Nesse mesmo sentido caminhavam as exigências de autorização municipal específica para prestação do serviço, de placas vermelhas para os veículos dos aplicativos de transporte privado (Uber, Cabify, 99, etc.), e de registro do veículo em nome do condutor.

Em um ambiente de fortes pressões políticas em favor dos permissionários de táxi, foi requerida urgência na tramitação, e a matéria seguiu para o Plenário, sem ter sido votada em nenhuma comissão da Casa. No dia da votação, o Senador Lasier Martins apresentou requerimento, aprovado, que solicitou o desapensamento do PLS nº 726, de 2015, dos demais, para que tivesse tramitação autônoma.

O PLC nº 28, de 2017, foi então aprovado, com emendas que excluíram as exigências que poderiam inviabilizar a prestação dos serviços de transporte realizados pelas empresas Uber, Cabify, 99, e prejudicar os usuários desses serviços pela falta de oferta de um serviço que representou aumento do bem-estar social da população, por permitir-lhe o acesso a um meio de transporte mais barato e de melhor qualidade. Essa redação foi aprovada pela Câmara dos Deputados e sancionada.

No mérito, em resumo, os três projetos criavam excessiva regulamentação, inclusive com pesadas barreiras à entrada, o que interferia de maneira mais forte do que o necessário no mercado em funcionamento.



As consequências da nova regulamentação seriam, em sua maioria, nocivas para as plataformas e usuários, e benéficas para os proprietários de licenças de táxi, que enfrentariam concorrência menor. Assim, do ponto de vista do interesse da maioria dos cidadãos, a aprovação das matérias exigiria profundas modificações em seu escopo.

A lei que resultou do PLC nº 28, de 2017, embora não fosse a ideal, foi o acordo político possível para a ocasião, que permitiu a continuidade da prestação dos serviços.

Diante da tumultuada tramitação da matéria, acreditamos que não seja conveniente reabrir a discussão sob o risco de, em vez de ver aperfeiçoada a legislação, alcançarmos um retrocesso em relação à situação vigente.

Ademais, nos termos do inciso II do art. 334 do Regimento Interno desta Casa, “em virtude de seu prejulgamento pelo Plenário em outra deliberação” a matéria pode ser declarada prejudicada pelo Presidente do Senado. Também incide na hipótese o inciso I do mesmo art. 334 (perda de oportunidade da proposição). Portanto, aprovação do PLC nº 28, de 2017, torna prejudicado o PLS nº 726, de 2015.

Com efeito, após intensos debates na Câmara dos Deputados, nesta Casa e entre as duas Casas do Congresso Nacional, reabrir a discussão sobre o mesmo tema acerca do qual já se chegou a uma solução de consenso se mostraria não apenas ineficiente, como até mesmo perigoso. A matéria já foi analisada pelo Plenário, o que motiva seu arquivamento, em virtude da patente prejudicialidade.

Nesse sentido, registre-se que “a prejudicialidade gera o arquivamento de uma proposição *já apresentada e em tramitação*, em virtude da perda de seu objeto (...); isto é, se o Plenário já aprovou projeto idêntico, ou em sentido contrário, ou mesmo se rejeitou projeto idêntico, o caso é de declaração de prejudicialidade” (CAVALCANTE FILHO, João Trindade. **Processo Legislativo Constitucional**. Salvador: JusPodivm, 2020, p. 95).

Ademais, a matéria que ora se analisa não possui (mais) juridicidade, uma vez que o regramento que propõe seja aprovado já se encontra em vigor.



III – VOTO

Diante do exposto, voto pela **prejudicialidade** do PLS nº 726, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

