



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

EMENDA Nº - PLEN

(ao PLC nº 28 de 2017)

Dê-se ao a seguinte redação aos artigos 2º e 3º do Projeto de Lei da Câmara nº 28 de 2017:

“Art. 2º

‘Art. 4º

X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados através de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;
.....’ (NR)”

“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 facultado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

.....
.....
III – estar cadastrado junto à empresa de aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede de intermediação de transporte remunerado privado individual de passageiros, cujas informações deverão ser compartilhadas com o Município ou Distrito Federal, na forma do regulamento, e desde que assegurada a confidencialidade, sigilo, inviolabilidade e proteção dos dados pessoais e empresariais, na forma da legislação vigente;

IV – possuir o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV);

.....’ (NR)”



SF/17172.44520-21



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta suprime da conceituação de transporte remunerado privado individual de passageiros proposta pelo projeto a obrigatoriedade de que essa atividade deva ser exercida exclusivamente por veículos de aluguel.

Isso porque, de acordo com o art. 135 do CTB e a Resolução 231/2007 do Contran, os veículos de aluguel devem possuir emplacamento comercial (placa vermelha) e serem autorizados pelo poder público concedente. Trata-se de regramento que apenas faz sentido para a modalidade pública do transporte individual de passageiros.

A modalidade **pública** do transporte individual de passageiros é aquela privativa dos táxis, seguindo os ditames da Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxistas. Fundamentalmente, o direito à exploração desta modalidade está sujeito à prévia outorga pelo poder público, controle de tarifas e de entrada de novos participantes. Trata-se de serviço aberto ao público e com possibilidade de coleta de passageiros em via pública, por exemplo. Conta com faixas exclusivas, isenção de impostos, autorização de estacionamento no espaço público.

Por sua vez, a modalidade **privada** do transporte individual de passageiros é desempenhada por prestadores não exclusivos, que utilizam **veículos particulares** para prestar serviço sujeito ao regime de Direito Civil (conforme arts. 730 e seguintes do Código Civil de 2002). É um serviço cuja exploração **independe de outorga aos motoristas e está sujeita aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência**. Sua contratação está sujeita à disponibilidade e aceitação das partes, passível de intermediação digital em razão da liberdade de modelo de negócios assegurada pelo Marco Civil da Internet.

Há mais de mil decisões judiciais em todo País que reconhecem serviço de transporte individual privado enquanto modalidade específica, caracterizada pelo uso de veículos particulares, independência de outorga e sujeição aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência:



SF/17172.44520-21



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

“O transporte privado individual de passageiros, **prestado em veículos particulares, encontra sua alocação jurídica na atividade econômica em sentido estrito, não havendo que se confundir com a ‘atividade privativa dos profissionais taxistas [...] para o transporte público individual’**, conforme dispõe os arts. 1º e 2º da Lei nº. 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, pois estes, como a própria lei expressamente prevê, prestam serviço de transporte público individual” (ADIN n. 0011161.36.8.2016.5.0000, TJBA, Rel. Soraya Moradillo Pinto, Pleno, P. 15/06/2017).”

“POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA QUE CONFORMA O TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, INSERINDO-O NOS MODAIS DE MOBILIDADE URBANA (ART. 3º, § 2º, INCISO III, ALÍNEA ‘B’ DA LEI Nº 12.587/2012). NATUREZA JURÍDICA DE ATIVIDADE PRIVADA EVIDENCIADA. SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXIS) QUE GUARDA CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS E DISTINTIVAS. ATIVIDADE PRIVADA QUE É RESGUARDADA PELA LIVRE INICIATIVA ESTÍMULO À LIVRE CONCORRÊNCIA, INCREMENTANDO BENEFÍCIOS SOCIALMENTE DESEJÁVEIS, INCLUINDO AMPLIAÇÃO DO LEQUE DE ESCOLHA DO CONSUMIDOR. NORMA PURAMENTE PROIBITIVA QUE CONTRARIA PRINCÍPIOS ELEMENTARES DA ORDEM ECONÔMICA, COMO LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E DEFESA DO CONSUMIDOR (ARTS. 1º, INCISO IV, E 170 ‘CAPUT’ E INCISO IV, V E PARÁGRAFO ÚNICO DA CR) EXCEPCIONAL INTERVENÇÃO ESTATAL NO ÂMBITO DA INICIATIVA PRIVADA QUE SOMENTE SE LEGITIMA QUANDO FUNDADA EM RAZÕES JURÍDICO-CONSTITUCIONAIS RELEVANTES, NUM EXAME DE PROPORCIONALIDADE, O QUE NÃO OCORRE VIOLAÇÃO DIRETA DOS ARTIGOS 144 E 275 DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL TÉCNICA DA INTERPRETAÇÃO CONFORME QUE NÃO SE MOSTRA POSSÍVEL NA HIPÓTESE PRETENSÃO INICIAL PROCEDENTE” (ADIN 2216901-06.2015.8.26.0000, TJSP, Pleno, Rel. Francisco Casconi, j. 5.10.2017).

Ao estabelecer a exigência de placas vermelhas e autorização específica do poder concedente para o transporte privado, o projeto transfere a essa modalidade o mesmo regime aplicável ao transporte individual público, igualando ambas em uma só sistemática. Ao fazê-lo, viola os princípios da livre concorrência e defesa do consumidor, na medida em que elimina os benefícios advindos da coexistência das duas modalidades de transporte individual de passageiros, reconhecidos pela jurisprudência (vide ADIN ADIN 2216901-



SF/17172.44520-21



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

06.2015.8.26.0000) e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda:

“Dentro desse contexto, esta Secretaria entende que a concorrência entre motoristas do serviço de táxi e do serviço de AVP é benéfica para a sociedade, pois permite que a população possa escolher qual serviço de transporte individual de passageiros irá utilizar: serviço de táxi ou serviço AVP. Por isso, a introdução de aplicativos e o eventual crescimento do serviço AVP no mercado de serviço de transporte individual são **pró-concorrenciais, o que, em tese, melhora o bem-estar dos consumidores**” (SEAE, Nota Técnica n.º 06013/2016/DF /COGUN/SEAE/MF).

Ao mesmo tempo, a emenda também suprime as exigências contidas no texto do PLC 28/2017 que proíbem que os condutores prestem o serviço em outras cidades que não aquela em que seu veículo foi emplacado, impedindo a livre circulação nas dezenas de regiões metropolitanas do país e outras áreas conurbadas. Trata-se de previsão que não preza pela eficiência e eleva os custos para o usuário do sistema e limita as oportunidades econômicas dos motoristas. Do mesmo, a emenda ainda suprime a restrição de que motoristas somente possam dirigir veículos registrados em seu próprio nome, por ser medida que impede aqueles que não possuem veículo próprio de utilizarem um de propriedade de seus familiares ou mesmo de alugar um veículo para prestar o serviço.

Por fim, a emenda exige que os motoristas possuam registro junto às plataformas tecnológicas de intermediação e que esse cadastro seja remetido para o Poder Público, garantindo que este tenha conhecimento de quem são os condutores prestando o serviço de transporte individual privado de passageiros. Trata-se do modelo utilizado por regulamentações municipais vigentes, como São Paulo e Brasília.

SENADOR LASIER MARTINS
(PSD-RS)



SF/17172.44520-21