

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, conseqüentemente, 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 circunscvem 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 de 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 o 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