



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº PLC/0024.4/2019



Lido no expediente	86ª	Seção de	24/09/19
As Comissões de:			
(5) Justiça			
(20) Economia			
(16) Transportes			
()			
()			
Secretário			

Regulamenta o Art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina, estimulando a livre iniciativa e livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo

Art. 1º Esta Lei regulamenta o Art. 135 da Constituição do Estado de Santa Catarina estimulando a livre iniciativa e a livre concorrência para o exercício da atividade de transporte de privado individual por motorista cadastrado em aplicativo.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

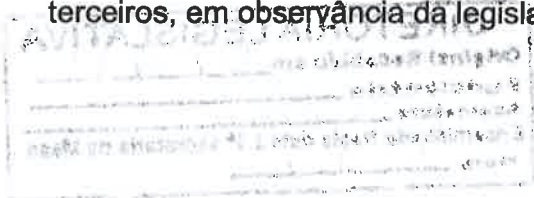
I - motorista cadastrado em aplicativo: pessoa física ou jurídica que presta serviço de transporte individual privado remunerado por intermédio de plataforma digital;

II - passageiro: pessoa física que contrata para si ou para terceiro o serviço de transporte prestado pelo motorista por intermédio de plataforma digital;

III - veículo: meio de transporte de propriedade do condutor ou de terceiro em condições, características e idade de tráfego, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997;

IV - aplicativo de transporte: plataforma digital gerenciada por pessoa física ou pessoa jurídica de direito privado particular que intermedia motoristas e passageiros e opera em livre concorrência.

Art. 3º É assegurado ao motorista cadastrado em aplicativo de transporte o direito transportar passageiros dispondo de meios próprios ou de terceiros, em observância da legislação de trânsito.





Art. 4º É considerada proibitiva à atividade de transporte privado por aplicativos a normas que:

- I - tipificar como infração o próprio ato de transportar passageiros mediante aplicativos;
- II - instituir exigência regulatória de forma a inviabilizar a operação do aplicativo no município;
- III - prever multa ao aplicativo de transporte superior ao valor do capital social da própria empresa de aplicativo;
- IV - prever multa ao motorista de aplicativos superior ao valor do veículo por ele conduzido.

Art. 5º Será considerada restritiva à atividade de transporte privado por aplicativos a norma que:

- I - exigir prévio credenciamento do motorista junto a Órgão Público para que possa transportar passageiros;
- II - exigir prévio cadastramento do aplicativo junto a Órgão Público para que possam intermediar corridas;
- III - instituir cobrança de preço público;
- IV - exigir do motorista cadastrado em aplicativo licença especial de tráfego inexistente dos demais condutores que se deslocam pelo município;
- V - delegar poder normativo que permita criação de regras para motoristas ou aplicativos além daquelas expressamente contidas na lei destinada a regulamentação do serviço;
- VI - restringir o trânsito de aplicativos em vias públicas, áreas do município ou eventos nos quais os demais condutores são autorizados a circular com seus veículos de transporte individual;
- VII - condicionar a prestação do serviço a curso realizado pelo motorista ou conhecimento em línguas;
- VIII - condicionar a atividade do motorista à emissão de certidões negativas além das previstas em legislação federal;
- XIX - criar penalidades subjetivas e sem parâmetros técnicos;
- X - restringir operação do aplicativo em função do município de licenciamento do veículo;
- XI - exigir que os veículos cadastrados possuam idade inferior àquela autorizada pela autoridade de trânsito para rodagem nas vias públicas;
- XII - obrigar que o aplicativo de transporte cadastre veículos ou motoristas em desconformidade sua política de funcionamento;
- XIII - exigir do veículo características diferentes daquelas exigidas



pelos aplicativos e autorizadas para rodagem em vias públicas pela autoridade de trânsito;

XIV - constar valor máximo ou mínimo a ser cobrado pelo aplicativo ou motorista;

XV - prever a taxa a ser cobrada pela intermediação de motorista e passageiro pelo aplicativo de transporte;

XVI - criar fato gerador de tributo extravagante à legislação tributária do próprio município;

XVII - instituir aos aplicativos obrigação que lhes retire a natureza privada do serviço;

XVIII - exigir dos aplicativos que mantenham sede, matriz ou filial em qualquer município além do já exigido em legislação federal para regular operação em território nacional;

XIX - vedar utilização de veículo em propriedade de pessoa jurídica;

XX - exigir do condutor autorização do proprietário do veículo quando este já se encontra cadastrado na plataforma de transporte por aplicativos;

XXI - vedar a contratação voluntária de transporte de volumes por aplicativos;

XXII - fixar a quantidade de veículos autorizados à prestação do serviço;

XXIII - condicionar a autorização do serviço à lotação máxima ou mínima do veículo;

XXIV - vedar a utilização de determinados tipos de combustíveis;

XV - exigir vistoria veicular além da já prevista em legislação específica, estadual ou federal;

XVI - exigir arrecadação de taxa para prestação do serviço de transporte ou intermediação de corridas;

XVII - prever multa ou taxa ao motorista de transporte acima de um salário mínimo vigente;

XVIII - prever multa ou taxa ao aplicativo de transportes acima de metade do capital social da própria empresa.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.


Deputado Bruno Souza



JUSTIFICATIVA

Como se sabe, a competência para regulamentar matéria de transporte individual privada por passageiros é **exclusiva dos Municípios**, como lemos na Lei nº 13.640/2018:

Art. 11-A. **Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros** previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. (grifei)

Não obstante, o Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) fixou a tese de repercussão geral no Recurso Extraordinário (RE) 1054110, no qual julgou inconstitucional a proibição ou restrição, por meio de lei municipal, do transporte individual de passageiro por motoristas cadastrados em aplicativos, como vemos:

"1. **A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência** (grifo nosso); e

2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)", nos termos do voto do Relator, vencido o Ministro Marco Aurélio. Presidência do Ministro Dias Toffoli. RE 1054110, Plenário, 09.05.2019."

O Supremo Tribunal Federal entendeu, entretanto, que a competência municipal para regulamentar o tema **não é ilimitada**, e que existem limitações constitucionais a este exercício legiferante. Decidiu, assim, que **viola os princípios da livre iniciativa e concorrência** qualquer norma municipal que proíba ou restrinja a atividade de transporte privado individual por motorista



cadastrado em aplicativo.

De mesma forma que uma norma municipal não pode violar princípios da Constituição Federal, também não o pode contra Constituição de seu próprio Estado, pelo princípio da simetria. Temos que a Constituição Estadual catarinense **também consagra** os princípios da livre iniciativa e concorrência. Mais do que isso, lega à lei o papel de estimular tais princípios, como lemos:

“Art. 135. O Estado só intervirá na exploração direta da atividade econômica por motivo de interesse público, expressamente definido em lei.
(...)”

§ 4º A lei estimulará a livre iniciativa e a livre concorrência, reprimindo os abusos do poder econômico.”

Assim, o projeto em tela propõe edição de Lei Complementar que regulamente o dispositivo constitucional estadual no tocante às **restrições contra a atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo**. A Suprema Corte já definiu que os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência têm aplicação prática na limitação das normas que regulam o tema. Assim, não poderia esta Casa se olvidar de tal fato, especialmente tendo o texto constitucional estadual legado **expresso e especial papel à lei** para estimular estes importantes princípios contidos em nossa Constituição.

Além disto, é texto de recente norma aprovada pelo Congresso nacional, inicialmente editada em Medida Provisória de número 881 de 2019, a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica:

“Art. 3º **São direitos de toda pessoa**, natural ou jurídica, essenciais para o desenvolvimento e o crescimento econômicos do País, observado o disposto no parágrafo único do art. 170 da Constituição:

I - desenvolver, para sustento próprio ou de sua família, **atividade**



econômica de baixo risco, para a qual se valha exclusivamente de propriedade privada própria ou de terceiros consensuais, sem a necessidade de atos públicos de liberação da atividade econômica;"
(grifei)

Como vimos, é direito do cidadão desenvolver atividade utilizando de propriedade própria ou de terceiros, com base também em princípios constitucionais da livre iniciativa, concorrência e liberdade de ofício. Desta forma, torna-se totalmente coadunado aos princípios constitucionais citados e sua aplicação prática pelos precedentes jurídicos citados a aprovação e sanção do projeto em tela.

Além das considerações jurídicas que dão embasamento ao presente projeto, não menos importância merece o mérito do tema: como veremos, os aplicativos de transporte contribuem para a mobilidade das cidades onde operam e complementar a renda de milhares de trabalhadores catarinenses.

Em um estudo técnico denominado: *O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano*, o Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica do Ministério da Justiça afirma:

"A lógica da desregulamentação e busca por políticas liberalizantes decorre fundamentalmente de uma ótica econômica de equilíbrio parcial, nos moldes da análise microeconômica clássica de bem-estar, onde o excedente do consumidor é claramente reduzido por conta do peso morto das restrições impostas pela regulação (...) a regulação perde sentido e o movimento refratário dos reguladores seria basicamente motivado pela captura regulatória."¹

¹ <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/58746>



Com base neste entendimento, Nota Técnica da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia, assim orienta:

“(...) que o Poder Público não adote medidas que inviabilizem ou dificultem a operação dos aplicativos de transporte individual de passageiros, permitindo que as inovações beneficiem o consumidor;”²

Podemos visualizar a capilaridade desses aplicativos em Santa Catarina observando a área onde os catarinenses já se transportam e complementam sua renda pelos aplicativos segundo o aplicativo mais utilizado no Brasil, o Uber.³ No mapa abaixo, o aplicativo já está disponível nas cidades e regiões destacadas.



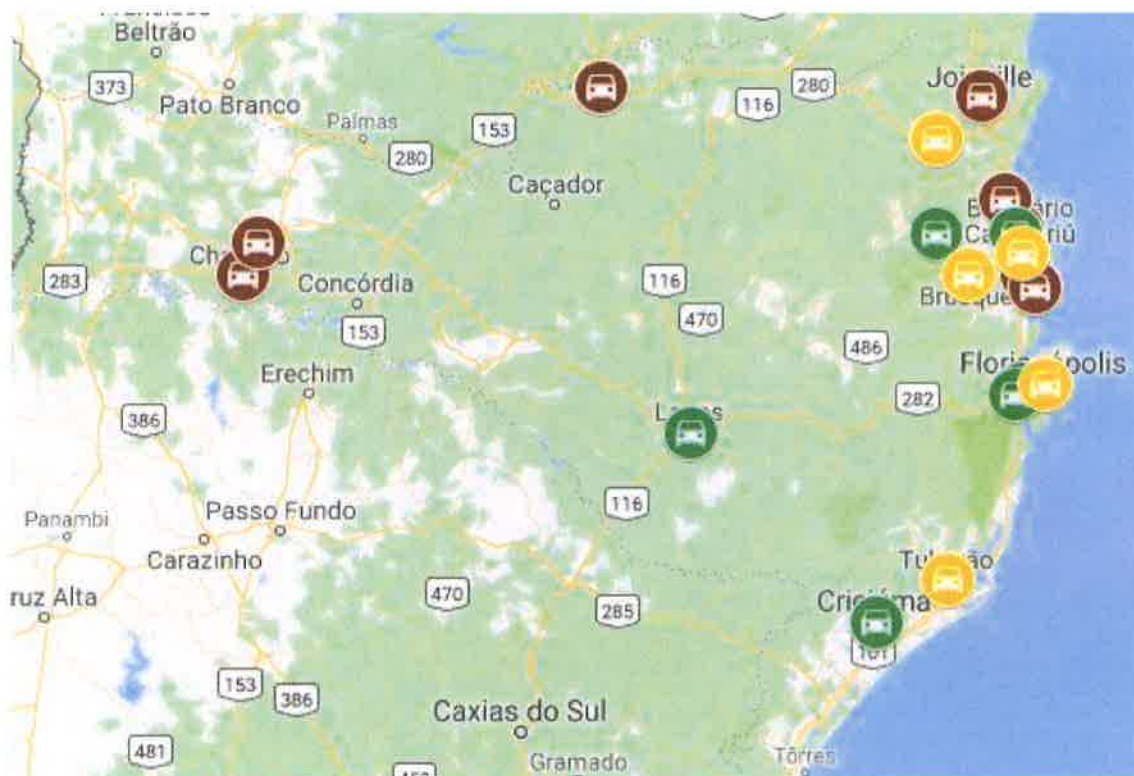
Não obstante a satisfação de passageiros e motoristas - que graças à concorrência podem utilizar outras plataformas ou alternativas de transporte caso

² <http://www.fazenda.gov.br/noticias/2017/dezembro/seae-contribuir-a-em-processo-sobre-transporte-individual-de-passageiros>

³ <https://www.uber.com/pt-BR/blog/em-quais-cidades-a-uber-esta-no-brasil/>
<https://www.jmais.com.br/uber-comeca-a-operar-em-canoinhas-e-mafra-nesta-quinta-feira/>



estejam insatisfeitos - diversas regulamentações municipais surgiram em Santa Catarina e restringiram a operação desses. Para monitorar esta situação, foi lançado por este deputado o Mapa do Atraso, por onde é possível averiguar e contribuir para a situação regulatória em tempo real dos aplicativos em todos os municípios catarinenses.⁴ Podemos, assim, ver a abrangência das regulamentações atualmente previstas em Santa Catarina (1º de agosto de 2019):



Em vermelho, estão as cidades que já aprovaram leis de caráter restritivo à liberdade de iniciativa e operação dos aplicativos de transporte, em amarelo estão os municípios onde tramita projeto de lei de caráter restritivo à liberdade de iniciativa e operação dos aplicativos de transporte. Já em verde estão as cidades que não instituíram nem tramitam normas para restrição da atividade de transporte individual de passageiros.

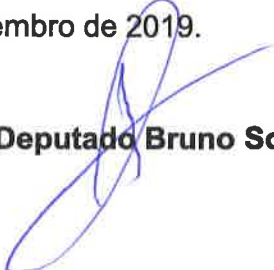
Assim, com o presente projeto visa-se dar uma padronização constitucional à questão, dando segurança aos municípios e garantindo os

⁴ <http://bit.do/Mapadoatraso>



direitos de catarinenses passageiros e motoristas. Em consideração à legislação federal, o texto constitucional do Estado, à decisão da Suprema Corte e à importância do tema ao dia a dia dos catarinenses, peço aos pares a aprovação do presente projeto.

Sala das sessões, 19 de setembro de 2019.


Deputado Bruno Souza