

PROJETO DE LEI Nº 3819/2020

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; e dá outras providências.

Apresentação: 06/04/2021 16:15 - CVT
EMC 6 CVT => PL 3819/2020

EMC n.6/0

EMENDA Nº _____

Suprima-se a alínea “a” do inciso V do artigo 13 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, na forma do art. 1º do Projeto de lei nº 3819 de 2020.

“Art. 13.

.....
V – autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a intermediação e a venda individual de bilhete de passagem;

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei 3819/2020 padece de **inconstitucionalidade material**.

A Emenda pretende sanar vício insanável ao suprimir a vedação à intermediação no âmbito do transporte coletivo não regular de passageiros, pelos seguintes motivos:

O transporte terrestre coletivo de passageiros não regular é considerado aquele operado em regime de fretamento, nos termos do artigo 13, inciso V, “a”, da Lei 10.233/2001. Trata-se de uma atividade de natureza privada, contratada para atendimento a uma demanda ajustada entre partes, sem regularidade,

Documento eletrônico assinado por Rodrigo Coelho (PSB/SC), através do ponto SDR_56488, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



universalidade e continuidade, características tais que diferenciam-na do transporte coletivo regular de passageiros.

Em se tratando de uma atividade econômica de natureza privada, está essa acobertada por fundamentos da ordem econômica: **o livre exercício de qualquer atividade econômica, a liberdade de empresa e da livre concorrência, e a liberdade de contratação.**

A intermediação não se relaciona ao serviço de transporte em si, sujeito à regulação estatal, mas às relações contratuais, no âmbito do Direito Civil.

A forma pela qual o serviço será contratado cabe estritamente às partes que figuram na relação jurídica. Contudo, o PL 3819/2020 propõe a relativização dos princípios da ordem econômica sem motivo. Sequer se sustenta motivo de “justiça social” para sustentar a limitação de uma atividade econômica estritamente privada e não sujeita às normativas da Lei 10.233/2001.

Vale ressaltar que nos termos do art. 421, “caput” e parágrafo único, do Código Civil:

Art. 421. “ A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato.

Parágrafo único. Nas relações contratuais privadas, prevalecerão o princípio da intervenção mínima e a excepcionalidade da revisão contratual.”

Em outras palavras, **a liberdade de contratação de um serviço e a autonomia da vontade das partes**, fundamentais à ordem econômica à luz do artigo 170 da Constituição Federal, estão sendo desrespeitadas pelo Projeto de Lei 3819/2020.

Nada impede que a atividade de transporte não regular seja oferecida diretamente pelo operador ao grupo de pessoas que tomará os serviços de transporte. Todavia, por não ser um serviço aberto ao público, prestado através da comercialização de bilhetes de viagens, é muito comum a figura do intermediador para dar escalabilidade ao negócio. Ao proibir a intermediação no transporte coletivo não regular os custos de transação para o transportador e os usuários desses serviços são aumentados. Consequentemente, a medida tem o potencial de arruinar financeiramente o modelo de negócios do transporte coletivo privado, seja ele de natureza turística, contínua ou eventual.

No âmbito do turismo, a atividade de intermediação no transporte coletivo de passageiros é, nos termos da Lei 11.771, de 28 de setembro de 2008, que trata da

Política Nacional de Turismo, atividade do **agente de turismo** ou da **agência de turismo**, autorizada e credenciada junto ao Cadastur do Ministério do Turismo:

*“Art. 27. Compreende-se por agência de turismo a pessoa jurídica que exerce a **atividade econômica de intermediação remunerada entre fornecedores e consumidores de serviços turísticos** ou os fornece diretamente.*

*§ 1o São considerados **serviços de operação de viagens, excursões e passeios turísticos, a organização, contratação e execução de programas, roteiros, itinerários, bem como recepção, transferência e a assistência ao turista.***

*§ 2o O preço do **serviço de intermediação** é a comissão recebida dos fornecedores ou o valor que agregar ao preço de custo desses fornecedores, facultando-se à agência de turismo cobrar taxa de serviço do consumidor pelos serviços prestados.*

(...)

*§ 4o As atividades complementares das agências de turismo compreendem a **intermediação** ou execução dos seguintes serviços:*

(...)

II - transporte turístico”; (destaques nossos)

A Constituição Federal garante o direito inalienável à liberdade profissional, do trabalho e do ofício.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”

Assim, o PL 3819/2020 fere direito e garantia fundamental constitucional.

Além de ferir a liberdade individual constitucionalmente protegida, a Política Nacional de Turismo atribui ao Ministério do Turismo, por meio de seus atores, discernir sobre o planejamento, desenvolvimento e estímulo de planos, programas e projetos voltados ao turismo, inseridos no bojo do Sistema Nacional de Turismo.

O transportador turístico é enquadrado como prestador de serviços turísticos, a partir do artigo 28 da Lei 11.171/2008, sujeito igualmente ao cadastramento e requisitos estabelecidos pelo Ministério do Turismo.

“Art. 28. Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas, compreendendo as seguintes modalidades”:

De acordo com o artigo 11, inciso IV, da citada lei, *“as condições para afretamento relativas ao transporte turístico”* estão inseridas no âmbito de atuação do Comitê Interministerial de Facilitação Turística, que se trata do colegiado competente para compatibilizar a execução da Política Nacional de Turismo e a consecução das metas do PNT com as demais políticas públicas.

Por este motivo as disposições sobre a intermediação do transporte não regular de passageiros que afetem o Sistema Nacional de Turismo devem ser preferencialmente alinhadas com as ações coordenadas pelo Ministério do Turismo do Governo Federal e com o aludido Comitê.

Ainda, a intermediação figura como escopo da atuação de empresas de tecnologia que que agem por meio de plataformas tecnológicas que interligam prestadores de transporte coletivo não regular de passageiros e grupos de usuários. Tais plataformas, a exemplo do que faz o agente de turismo que realiza a intermediação entre o transporte turístico e o usuário, figuram como tomadoras dos serviços junto aos operadores de transporte previamente cadastrados aos usuários reunidos em grupos por itinerário comum de viagem.

O fretamento colaborativo desenvolvido a partir de tais plataformas vem ganhando adesão da população brasileira e de empresários do setor de transporte coletivo eventual de passageiros, especialmente os de pequeno porte, duramente

afetados pela crise econômica do último ano que prejudicou demais o setor turístico e de transporte rodoviário.

A intermediação por plataformas já é bastante comum entre usuários e prestadores de serviços de transporte individual de passageiros, mas nos últimos três anos ganhou corpo no setor de transporte coletivo. De acordo com recentes divulgações na imprensa nacional, o fretamento colaborativo já contou com mais de 2 milhões de viagens em território nacional e com mais 3 milhões de usuários cadastrados na respectiva plataforma¹.

O modelo de intermediação proposto se espelha em mercados mais desburocratizados do setor rodoviário, a exemplo do Norte-americano e Europeu, que foram reaquecidos a partir da redução do fardo regulatório. A entrada de aplicativos de intermediação de viagens e a modernização na forma de contratar os serviços de transporte rodoviário atraíram investidores, mais tecnologia, novos usuários, melhores preços, qualidade e expansão da oferta em seus territórios.

Ao proibir a intermediação e conseqüentemente a atuação das empresas de tecnologia, o Projeto de Lei 3819/2020 se torna contrário aos princípios gerais da Lei 10.233/2001, que estabelecem:

Art. 11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

(...)

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

(...)

XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.”

Portanto, a alínea “a” do inciso V do artigo 13 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, na forma do art. 1º do Projeto de lei nº 3819 de 2020, deve ser suprimida.

Sala da Comissão, de de 2021.

RODRIGO COELHO
Deputado Federal – PSB/SC

¹Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/12/28/buser-chega-a-3-milhoes-de-usuarios-cadastrados/> Acessado em 05/04/2021.