

Bruno Cavalcanti: Problemas na lei que regula o transporte por apps

No fim de março, foi publicada a Lei Federal 13.640, que regulamentou o transporte individual de passageiros mediante utilização de aplicativos de celular e outras plataformas de comunicação em rede. Entretanto, apesar de a sociedade ter compreendido a aprovação como uma vitória do direito de liberdade de escolha, na verdade a celeuma pode não ter se encerrado em definitivo.

Voltando um pouco no tempo, assim que os primeiros aplicativos de transporte individual começaram a operar no país, houve uma resistência muito grande das prefeituras. O argumento era o desrespeito às prerrogativas do sistema de táxi. Mesmo aqueles que nunca fizeram uso do serviço conseguem se lembrar dos vários conflitos noticiados em todo o Brasil.

Num segundo momento, seja por meio de lei ou decreto, os municípios passaram a proibir taxativamente o exercício da profissão dos motoristas de transporte remunerado individual privado de passageiros, o que gerou apreensões e novos embates. A partir disso, a questão foi remetida ao Poder Judiciário, que agiu prontamente e concedeu liminares permitindo a atividade, com base em dois argumentos básicos: a livre-iniciativa de atividade econômica e a competência privativa da União em matéria de transporte.

Foi aí que se iniciou a terceira fase. Já que a competência constitucional pertencia à União, os grupos de interesse articularam a elaboração de um projeto de lei federal (PL 5.587/16-CD) para proibir a atividade dos aplicativos. Após longos debates, chegou-se ao resultado do que é hoje a Lei Federal 13.640/2018, que, apesar de ter sido de fato uma vitória pontual, pode ser o prenúncio de uma nova fase de ataques aos aplicativos. Eis o porquê.

A lei aprovada remeteu aos municípios o enorme poder de “regulamentar a regulamentação”, o que permite às prefeituras, em tese, a criação de requisitos que terminem por inviabilizar economicamente a atividade dos motoristas privados.

Nesse particular, vale lembrar que um dos principais atrativos do segmento é o custo mais baixo, quando comparado a outros modais. Se um determinado prefeito opta por fazer exigências pesadas quando à padronização dos veículos, inspeções, cumprimento de obrigações acessórias, pagamento de severas taxas, o ônus econômico acaba sendo repassado ao usuário, que, em última instância, é quem termina prejudicado.

Nesse passo, diferente de simplesmente proibir, que é uma conduta claramente ofensiva às leis do país, a imposição de barreiras indiretas é uma postura muito mais difícil de ser compreendida e, por consequência, combatida. Como o país tem milhares de municípios, administrados por grupos políticos das mais diversas feições, que podem mudar a cada quatro anos, instaura-se um cenário de insegurança jurídica quanto ao desenvolvimento e aperfeiçoamento dos aplicativos de interface de transporte.

Ocorre que a Lei Federal 13.640/2018 não só não adotou a estratégia mais eficaz para pacificação da questão como acabou incorrendo em inconstitucionalidade propriamente, ao delegar competência legislativa a um ente que dela não dispõe.

O ponto mais flagrante é a permissão para que os municípios fixem requisitos para o exercício da atividade profissional liberal dos motoristas de transporte remunerado individual privado de passageiros. Entretanto, é um direito fundamental de todo cidadão o livre exercício de qualquer ofício, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer. E somente a União Federal é que tem a competência privativa para legislar sobre a matéria, podendo, no máximo, remeter algumas questões aos estados da federação; nunca aos municípios.

Impensável que cada município do país estabeleça, por exemplo: os critérios mínimos das câmeras fotográficas utilizadas pelos fotógrafos; quais facas e utensílios deve utilizar um açougueiro; qual a indumentária exigível de um advogado etc. Mas, para a atividade do motorista de transporte remunerado individual privado de passageiros, cada município poderá, sim, exigir novos critérios do profissional, como, por exemplo, a idade máxima do veículo conduzido — seu instrumento de trabalho.

Enorme o contrassenso.

Além disso, outra competência privativa da União (e só delegável aos estados-membros) é a de legislar sobre trânsito e transporte. Nessa matéria, dada a sua especificidade, os municípios agem exercendo uma função meramente fiscalizatória. Por óbvio, como são as prefeituras que estão mais próximas das questões relativas ao trânsito das zonas urbanas, cabe a elas estipular, por exemplo, as regras sobre a utilização do viário, como uma espécie de gestor do tráfego local. Ou seja, dentro do quadro fixado pelo Código de Trânsito, cada município faz uso das opções mais adequadas aos interesses locais de sua população.

Muito diferente é regulamentar diretamente a atividade de transporte individual privado. Ainda que a Lei Federal 13.640/2018 só apresente cinco condições para o serviço, cada município acabou ficando livre para estipular tantas quantas forem pensadas pela administração local. E, como dito, a depender do conteúdo das condições, a atividade dos aplicativos pode restar simplesmente inviabilizada, o que denota o poder de promover inovações livremente, acentuando o caráter inconstitucional da delegação.

O Supremo Tribunal Federal tem inúmeros precedentes sobre os argumentos expostos acima. Primeiro, já foi julgada inconstitucional uma lei municipal que pretendia regulamentar a atividade dos motoboys, haja vista a competência privativa da União para fixar condições ao exercício de qualquer profissão. Já sobre trânsito os julgados de inconstitucionalidade são inúmeros (ADIs 1.704, 2.960, 2.137, 3.049, 3.610, 3.679, 3.671).

Em razão disso, é inegável que a Lei Federal 13.640/2018 representou um avanço no processo de consolidação legal dos aplicativos de interface de transporte, ao fixar as premissas básicas de segurança da atividade exercida pelos motoristas profissionais. Por outro lado, a escolha de possibilitar aos municípios a “regulamentação da regulamentação” foi bastante infeliz, pois, além de manifestamente inconstitucional, pode ter o efeito de iniciar uma nova fase de restrição aos aplicativos, prejudicando enormemente os usuários.

Date Created

27/09/2018