



SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.587, DE 2016
(Do Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para regulamentar o transporte individual remunerado de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação do transporte terrestre, para regulamentar o transporte individual remunerado de passageiros, nos termos dos artigos 5º, inciso XIII e 170, parágrafo único, da Constituição Federal.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte não remunerado de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público, prestado por motoristas particulares a usuários previamente cadastrados por meio de qualquer plataforma tecnológica que possibilite o contato entre ofertante e demandante do serviço, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente através de aplicativos.” (NR)

.....

“Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte público individual remunerado de passageiros, assim como os serviços de interesse público de transporte privado individual remunerado de passageiros, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal e do Distrito Federal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços e com base nas seguintes diretrizes:

I – fixação das tarifas máximas no transporte público individual;

II – intervenção pelo poder público municipal e do Distrito Federal, na forma de regulamentação, nos casos em que fique caracterizada infração da ordem econômica pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros injustificadamente abaixo do preço de custo ou com abuso da posição dominante, nos termos do disposto no artigo 36, *caput*, incisos I, III e IV, § 3º, inciso XV da Lei 12.529, de 30 de novembro de 2011, inclusive por meio da regulação dos preços praticados;

III – limitação do número de veículos autorizados a prestar os serviços de transporte privado individual, de forma complementar ao transporte público individual;

IV – identificação externa dos veículos, a fim de permitir a fiscalização da atividade pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

V – efetiva cobrança dos tributos municipais devidos;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

VI – exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório – DPVAT;

VII – exigência do uso de dispositivos para medição da tarifa, na forma de taxímetros ou de aplicativos digitais no serviço de transporte público individual, aferidos pelo órgão metrológico competente, e medidor exclusivamente digital no serviço de transporte privado individual, devendo em ambos os serviços, quando acionados via digital, disponibilizar previamente o valor estimativo da viagem ao usuário;

VIII – exigência de que o profissional do transporte privado individual seja proprietário do veículo autorizado, licenciado e caracterizado nos termos desta Lei e da regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal.

§ 1º É vedado ao transportador privado individual de passageiros utilizar pontos de parada e de estacionamento ou captar passageiros diretamente em vias públicas.

§ 2º Caberá ao poder público municipal e do Distrito Federal autorizar ou não a categoria do transporte privado individual de passageiros.”
(NR)

.....
“Art. 12-C. O serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros somente será exercido por motorista particular que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I – possuir carteira nacional de habilitação para exploração de atividade remunerada;

II – possuir curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III – ser proprietário de veículo de aluguel, com as características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

IV – autorização específica para a prestação do serviço emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal;

V – inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS.”

VI – licenciamento e emplacamento do veículo no mesmo Município da prestação dos serviços;

Parágrafo único. A exploração da atividade de transporte privado individual remunerado sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

“Art. 12-D. A pessoa física ou jurídica titular de plataformas tecnológicas responsáveis pela conexão entre usuário e motorista particular é denominada Operadora de Transporte Credenciada – OTC – e será credenciada, fiscalizada e regulada pelo poder público municipal e do Distrito Federal, com base nos seguintes requisitos mínimos:

I – ser qualificada como prestadora de serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros;

II – manter sede ou filial no Município da prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros;

III – assegurar que a plataforma tecnológica acessada pelo usuário exiba previamente a identificação do motorista particular, com a fotografia do condutor, a marca e o modelo do veículo, a placa de identificação e a estimativa do preço da viagem;

IV – garantir que o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros seja executado exclusivamente por motorista particular, autorizado pelo poder público municipal ou do Distrito Federal, com veículo de sua propriedade, na categoria aluguel;

V – disponibilizar ao poder público municipal ou do Distrito Federal todas as informações relativas aos motoristas, às viagens e ao número



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

de veículos utilizados nos serviços de transporte privado individual para o exercício da fiscalização.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 107. Os veículos destinados aos serviços de transporte remunerado individual público e privado de passageiros ou destinados ao transporte coletivo de passageiros, que obrigatoriamente deverão ser da categoria aluguel, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.” (NR)

.....

“Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte público ou privado individual remunerado ou coletivo de passageiros de linhas regulares, ou os veículos empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 14-B:

“Art. 14- B. A prestação de serviços de transporte público ou privado individual remunerado de passageiros somente poderá ser executada mediante autorização do poder público municipal ou do Distrito Federal, obrigatoriamente por intermédio de veículo da categoria aluguel, licenciado e emplacado no Município da prestação do serviço.” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

JUSTIFICAÇÃO

A prestação do serviço de transporte individual de passageiros por intermédio de plataformas digitais, como a Uber, 99 Táxi entre outras, já é realidade na maioria das grandes cidades brasileiras. Com a evolução tecnológica, essa nova modalidade de transporte surge como alternativa ao serviço tradicional e histórico prestado pelos táxis e tem despertado o interesse de expressiva parcela de usuários.

No entanto, o ordenamento jurídico brasileiro carece da adequada regulamentação desse tipo de transporte. Em razão das especificidades e características da nova modalidade, há que se promover os devidos ajustes nos dispositivos que, até então, tratam somente do transporte individual público de passageiros, ou seja, aquele prestado por taxistas. Faz-se necessário estabelecer diretrizes para regras que nortearão a prestação do serviço que, em razão do interesse público, deve ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelo poder público.

Nesse sentido, a presente proposta vai ao encontro dos anseios da população que já utiliza o transporte por meio dos aplicativos digitais, regularizando a prestação dessa nova modalidade de serviço, sob o amparo e o controle do Estado.

A medida prevê a alteração da Lei nº 12.587, de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), incluindo a definição de transporte individual privado remunerado, na qual ficam inseridos os serviços de transporte de passageiros previamente cadastrados por meio de plataformas tecnológicas. Além disso, o texto estabelece as diretrizes para que o poder público municipal e do Distrito Federal possam regulamentar a prestação do serviço, tal qual é feito com o serviço de táxi.

Entre as principais diretrizes, destacam-se: a necessidade de autorização pelo poder público para a prestação do serviço; a limitação do número de veículos autorizados; a obrigatoriedade do uso de veículo de aluguel, com placa vermelha e com a devida identificação externa; a exigência de que o motorista prestador do serviço passe por curso específico de formação; entre outras. Com esses dispositivos, pretende-se conferir maior controle pelo poder público sobre o serviço a ser prestado, garantindo a segurança, a higiene e o conforto ao passageiro, além de se atentar para a mobilidade urbana, prezando pela qualidade de vida da população.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Grupo de Trabalho Taxistas e Aplicativos Digitais

A proposta inova também ao estabelecer requisitos mínimos para a atuação do titular da plataforma tecnológica responsável pela conexão entre o motorista prestador do serviço e o usuário. A pessoa física ou jurídica, denominada Operadora de Transporte Credenciada (OTC) fica qualificada como prestadora de serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros e fica obrigada a garantir que a prestação do serviço ocorra sob os critérios e regulamentos estabelecidos pelo poder público municipal e do Distrito Federal. A medida visa garantir, ainda, a devida arrecadação tributária no Município da prestação do serviço, ao exigir que a OTC mantenha sede ou filial nessa localidade.

São previstas, ainda, alterações na Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), de modo a incluir e distinguir as duas modalidades de transporte individual remunerado de passageiros: o público e o privado. A modificação pretende compatibilizar essa norma legal à Lei de Mobilidade Urbana, no que tange à obrigatoriedade de que o serviço seja prestado por veículo na categoria aluguel, com placa de característica comercial (vermelha), de modo a permitir a devida fiscalização pelo poder público concedente.

Por fim, também com o propósito de harmonizar todo o arcabouço legal que disciplina o tema, altera-se a Lei nº 10.233, de 2001, que, entre outras providências, estabelece as diretrizes para os transportes terrestres. De modo a suprir lacuna no texto atual, cria-se um dispositivo que condiciona a prestação do serviço de transporte individual público ou privado remunerado de passageiros à autorização pelo poder público municipal e do Distrito Federal.

Dessa forma, o presente substitutivo definitivamente enfrenta o tema, ao estabelecer as diretrizes, os requisitos e as condições para que o poder público municipal e do Distrito Federal regulamentem a nova modalidade de serviço de transporte individual de passageiros, garantindo o interesse público e a segurança do usuário.

Sala das comissões, 6 de dezembro de 2016.

Deputados: Carlos Zarattini - Coordenador; Alfredo Kaefer, Cabo Daciolo, Celso Russomanno, Damião Feliciano, Fabio Garcia, Givaldo Carimbão, Gorete Pereira, Irmão Lazaro, Junior Marreca, Luiz Carlos Ramos, Marcelo Aguiar, Nelson Marchezan Junior, Nelson Marquezelli, Nivaldo Albuquerque, Orlando Silva, Osmar Serraglio, Paulo Pereira da Silva, e Rôney Nemer e Thiago Peixoto. Adail Carneiro, Arnaldo Faria de Sá, Daniel Coelho, Evandro Gussi, Francisco Chapadinha, Goulart, João Arruda, Keiko Ota, Laudivio Carvalho, Marcon, Pastor Eurico, Rosinha da Adefal, Sergio Vidigal, Walney Rocha.