

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2015

Institui a lei que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4 da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei objetiva garantir a segurança e confiabilidade nos serviços prestados pelos motoristas que promovem o compartilhamento de seus veículos a partir do acesso às redes digitais pertinentes e visa preservar e melhorar o acesso a opções de transporte de alta qualidade nos municípios brasileiros, onde os respectivos serviços de compartilhamento poderão ser realizados pelos motoristas cadastrados através de Redes Digitais para os seus cidadãos, residentes ou visitantes.

Art. 2º Para todos os efeitos, esta lei adota os conceitos já delineados na Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), com os seguintes suplementos e acréscimos.

I – "Veículo": meio de transporte motorizado ou não motorizado usado pelo motorista parceiro podendo ser próprio, arrendado, ou de alguma maneira autorizado pelo proprietário para ser usado, desde que não seja um táxi ou qualquer outro meio definido por lei como sendo de transporte público individual;

II – "Motorista Parceiro": empreendedor que disponibiliza a opção do compartilhamento, podendo ser de sua propriedade ou de outrem, através de locação de veículo por curto período de tempo, e o faz pelo viés de Provedor de Rede de Compartilhamento estruturado a partir de Rede Digital.



SF/15030.08779-02

III – "Rede Digital": qualquer plataforma tecnológica que pode ou não estar consubstanciada em aplicativo online, software, website ou outro sistema que possibilita o contato entre ofertante e demandante do compartilhamento.

IV – "Compartilhamento": solicitações de pessoas físicas ou jurídicas demandantes de serviço de locação de bem automóvel com ou sem motorista por curto espaço de tempo através de uma Rede Digital e que disponibiliza Veículo para compartilhamento de viagens e/ou de meio de transporte quando conectado à Rede Digital.

V – "Provedor de Rede de Compartilhamento" ou "PRC": empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento. O PRC não controla, gerencia ou administra Veículos ou Motoristas-Parceiros que se conectam a uma Rede Digital, exceto quando expressamente acordado por contrato escrito.

Art. 3º As PRCs não se qualificam como empresas prestadoras de serviços de transporte, não se confundindo, portanto, como prestadores de serviço público individual de transportes.

§ 1º Os motoristas-parceiros não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

§ 2º Todos os motoristas-parceiros deverão estar enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional como requisito para ingresso na plataforma.

§ 3º Sobre o valor do serviço de compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS), seguindo os parâmetros aplicados aos serviços de táxi.

Art. 4º A operação de uma PRC deve ser precedida de registro perante ao órgão municipal competente para fiscalização de trânsito e



transporte, observando os requisitos deverão ser elencados em Lei Municipal.

§ 1º Os Municípios, através da lei referida no caput, estabelecerão taxa de licença anual a ser revertida em obras, investimentos e programas de melhorias ao desenvolvimento urbano e ao transporte público.

§ 2º A taxa que se refere o parágrafo anterior não será inferior à cobrada dos serviços de táxi.

Art. 5º A realização do compartilhamento do transporte individual privado está condicionada ao uso de veículos automóveis que estejam em dia com inspeções e exigências das municipais, estaduais e federais, e de acordo com a legislação ambiental vigente.

Art. 6º Para prestação do novo serviço serão autorizados somente condutores que atendam aos seguintes requisitos:

I – sejam titulares de carteira de motorista profissional válida;

II – apresentem comprovante de antecedentes criminais;

III – tenham seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de igual à exigida ao serviço remunerado de passageiros por Táxi.

§ 1º O PRC, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá apresentar à autoridade local de transportes documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos motoristas-parceiros:

I – cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);



II – certidão de Distribuição Criminal na Comarca em que se realizará o serviço;

III – certidão da Vara de Execuções Criminais na Comarca em que se realizará o serviço - DECRIM - assinalada a opção CERTIDÃO POSITIVA DE EXECUÇÕES CRIMINAIS (original). Quando houver anotação nas Certidões de Execução e/ou Distribuição Criminal, deverá apresentar a Certidão de Objeto e Pé e Pé e/ou Execução Penal Explicativas (original);

IV – certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal;

V – atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado em que se realizará o serviço;

VI – cópia do DUT – Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII – comprovante de pagamento do DPVAT;

VIII – apólice de seguro com cobertura de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de igual à exigida ao serviço remunerado de passageiros por Táxi.

§ 2º O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovados periodicamente em prazo a ser estipulado pela autoridade local, contendo atualização das informações fornecidas.

Art. 7º A responsabilidade civil quanto aos serviços regulados por esta Lei, se dará na forma do previsto pelo Código Civil referente aos serviços de transporte.

Art. 8º Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de compartilhamento devem ser divulgados previamente ao usuário. O PRC também deve garantir que seja disponibilizada ao usuário a opção de receber uma tarifa estimada para o compartilhamento antes deste entrar no veículo de um motorista.



Art. 9º O PRC deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos motoristas-parceiros que deverá conter uma foto do motorista-parceiro, o modelo do veículo e o número da placa de identificação. Todas estas informações deverão estar à disposição do usuário demandante do compartilhamento quando de seu requerimento através do PRC.

Art. 10 Dentro de um período de tempo justo, após a conclusão da relação de compartilhamento, um PRC, na qualidade de intermediador da conexão entre ofertante e demandante do compartilhamento, deve garantir que um recibo eletrônico seja transmitido para o usuário que deverá descrever em detalhes:

- I – as informações do motorista-parceiro;
- II – a origem e o destino da viagem;
- III – o tempo total e distância da viagem;
- IV – o mapa do trajeto percorrido conforme sistema GPS; e
- V – a especificação dos itens da tarifa total paga, se for o caso.

Art. 11 O acesso pleno e irrestrito de um motorista-parceiro à Rede Digital estruturada pelo PRC deve obedecer os seguintes requisitos e exigências:

I – O indivíduo deve apresentar um pedido a PRC, que inclua informações sobre o seu endereço, idade, carteira e histórico de habilitação, registro do automóvel, seguro do automóvel, e quaisquer outras informações exigidas pela PRC ocasionalmente;

II – A PRC deve obter e avaliar, um relatório de pesquisa do histórico de motorista de tal indivíduo.

III – A PRC não deve permitir qualquer candidato a Motorista que:

a) tenha sido condenado, nos últimos sete anos, por dirigir sob a influência de drogas ou álcool, fraude, crimes sexuais, uso de um veículo motorizado para cometer um crime, crime envolvendo danos materiais e/ou roubo, atos de violência ou atos de terrorismo;

b) não possua uma carteira de motorista válida;

c) não possua documento de licenciamento do veículo proposto para ser usado no compartilhamento; e

d) não possua documento comprovando o seguro do veículo proposto para ser usado no fornecimento de serviços de compartilhamento.

Art. 12 As solicitações e demandas de compartilhamento de veículos e de viagens deverão necessariamente ser realizadas através de uma Rede Digital por um Provedor de Rede de Compartilhamento registrado junto às autoridades públicas.

Parágrafo único. Todos os veículos registrados e habilitados para realizar o compartilhamento devem estar em dia com suas obrigações municipais e devem estar autorizados pelas autoridades públicas a circular em vias públicas.

Art. 13 Diferentemente de prestadores de serviços de transporte individual público, motoristas-parceiros operando através de um PRC não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de Rede Digital.

Parágrafo único. A desobediência a este artigo submeterá os transgressores às sanções cabíveis e previstas em lei.

Art. 14 Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado a partir dos Provedores de Rede de Compartilhamento sendo vedada a transação econômica direta entre ofertantes e demandantes.



§ 1º Os motoristas-parceiros não podem solicitar ou aceitar pagamentos diretos e/ou em dinheiro dos usuários. [ao contrário dos taxis].

§ 2º O PRC deve colocar ao alcance dos usuários um mecanismo claro e transparente de processamento de pagamentos, possibilitando aos usuários o acesso posterior a toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na e pela PRC.

Art. 15 Esta regulamentação deve adotar uma política de não discriminação em relação aos usuários e informar a todos aqueles autorizados a acessar a Rede Digital, de forma clara, prévia e inequívoca, sobre tal política.

I – o PRC, seus usuários e parceiros devem cumprir todas as leis cabíveis no que se refere a não-discriminação contra usuários.

II – deverão ser observadas toda e quaisquer leis aplicáveis à matérias relacionadas a acomodação de animais de serviço (cães-guia).

III – não serão cobrados encargos adicionais pela prestação de serviços às pessoas com deficiência física por conta de tais deficiências.

IV – a PRC deve dar aos usuários a oportunidade de indicar se eles precisam de veículo adaptado para pessoas em cadeira de rodas. Em não sendo possível atender as necessidades especiais do usuários, a PRC deverá ser informada para que possa prover informação suplementar a respeito a outro provedor de serviço para deficientes físicos, se houver.

Art. 16 A PRC deve assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

I – registros de viagem individuais dos usuários por pelo menos um ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e

II – os registros individuais dos Motoristas pelo menos até o aniversário de um ano da cessação do acesso de um motorista a uma Rede Digital.



Art. 17 O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 18 O artigo 4º, da Lei 12.587/2012 passa a vigorar com o seguinte inciso:

“Artigo 4º

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas, previamente contratado por meio digital ou não”.(NR)

Art. 19 Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

No mundo inteiro, novas formas de economia vêm se estabelecendo devido às facilidades do avanço da tecnologia. Uma dessas formas é a economia compartilhada. Presente em todo o mundo, esta modalidade econômica se aplica às mais diversas relações comerciais, de aluguéis de imóveis, a compartilhamento de músicas, e abrange, inclusive, serviços de transporte. Devido a essas mudanças nas relações comerciais é que se fazem necessários ajustes no ordenamento jurídico a fim adequar a legislação vigente à realidade. Por isso mesmo o presente Projeto de Lei merece atenção.

Hoje, todas as grandes cidades brasileiras sofrem com dificuldades de mobilidade. Trânsito caótico, transporte público deficiente e excesso de carros nas ruas. Com a criação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana o fomento às alternativas a esses problemas se tornou uma busca permanente, atendendo a condicionantes básicas como o não ser mais poluente que os transportes atuais e se dar, caso possível, por vias tecnológicas, atendendo ao inciso VI do artigo 16 da referida Lei. A alternativa que se discute no presente Projeto de Lei, o sistema de



transporte individual privado a partir de provedores de rede de compartilhamento, preenche essas condições e simboliza uma evolução na abordagem da mobilidade em grandes cidades do mundo, em que cada vez mais “compartilhar” parece ser a solução de problemas modernos.

Inicialmente desenvolvidos no berço tecnológico mundial, San Francisco, na Califórnia, os provedores de rede de compartilhamento para transporte permitem que cidadãos contratem os serviços via softwares, com segurança, de forma prática e sem a necessidade de lidar com dinheiro em espécie - já que o pagamento é realizado via débito automático na conta cadastrada; e sem a necessidade de realizar ligações telefônicas - uma vez que a localização do usuário, bem como a do prestador do serviço, pode ser averiguada via GPS. O serviço é prestado em carros particulares por pessoas que pretendem compartilhar este bem a fim de aumentar sua renda, e atende a pessoas que optam por não ter automóvel e que cujas demandas não são atendidas pelos serviços públicos de transporte, como ônibus, metrô e táxi.

Quanto à segurança, o sistema evita fraudes contra o cliente, já que o trajeto a ser percorrido é previamente estipulado e traçado num mapa digital.

Além disso, com a praticidade de contratação do serviço online, não há a necessidade de se criarem pontos de embarque nas ruas, o que significa menos espaço público ocupado por carros.

Esses benefícios encontram eco nos princípios que regem o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, como a segurança e eficiência na prestação dos serviços de transporte urbano, a equidade no uso do espaço público, bem como o desenvolvimento sustentável das cidades - já que uma opção de transporte a mais pode significar menos automóveis circulando nas ruas.

Cabe ressaltar a distinção do modelo aqui abordado com relação ao serviço de transporte público individual, exercido exclusivamente pelos táxis. Este se trata de um serviço público, que depende de concessão estatal para seu funcionamento, e deve ser aberto ao público, não podendo o motorista recusar a corrida demandada pelo cliente.



Aquele, é justamente um serviço privado que depende da anuência bilateral dos contratantes para ser realizado e não aberto ao público, já que só está ao alcance de quem disponha de acesso à rede de conexão com o prestador, com conta cadastrada no software.

Ademais, o modelo aqui discutido tem a prerrogativa de estipular preços livres, variando de acordo com a oferta e a demanda, e não tem a obrigação de praticar preços previamente estipulados e estabelecidos em regulamento, como o que ocorre no caso dos táxis.

O problema é que como toda inovação tecnológica, o advento dos sistemas precede a sua regulamentação. No Brasil, a modalidade de transporte de que trata este PL, ainda não está regulamentada, o que gera insegurança jurídica, desconfiança e até conflitos com profissionais de serviços de transporte, que a julgam “clandestina”.

A Constituição da República dispõe que “é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei” (art. 170, parágrafo único), e ainda que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (art. 5, XIII). Notem que a CF garante a livre iniciativa dos cidadãos, sem que o Poder Público possa exercer qualquer óbice, quando não se trata de atividade ilegal. Igualmente, a Constituição assegura que qualquer trabalho, profissão ou ofício pode ser exercido dentro das qualificações que a lei estabelecer. Isso evidencia o dever do Poder Público de regulamentar as atividades, sob pena de se criar certa lacuna jurídica, uma incongruência constitucional, uma vez que, constitucionalmente, o Estado garante o exercício das atividades condicionando-o ao atendimento das qualificações estabelecidas em lei, e ao mesmo tempo se abstém de deliberar sobre quais seriam as qualificações necessárias.

Portanto, se faz necessária e urgente a regulamentação de um sistema que já opera no Brasil e que cuja propagação é inevitável, a exemplo do que se vê no resto do mundo. Não regulamentar esse tipo de sistema vai de encontro com o fomento ao desenvolvimento tecnológico - previsto no PMNU; com o direito de escolha do cidadão quanto ao meio de transporte que prefere utilizar; com os preceitos da política de mobilidade



urbana, que defende o incentivo de alternativas de transporte; com a livre iniciativa que têm os cidadãos de exercerem atividades econômicas; e com a urgente necessidade de se diminuir o número de automóveis em circulação no país.

Por fim, o presente projeto também é importante por preencher uma lacuna legislativa ao definir e regular o modelo de transporte privado individual, categorizado, mas não definido pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei 12.587/12 (PNMU) aponta, nos incisos II e III do parágrafo 2, art. 3, a modalidade de serviço de transporte privado individual. Contudo, quando trata das definições, na Seção I, a referida lei não define a modalidade, restando evidente a lacuna. O sistema que discutimos aqui se encaixa nessa categoria, uma vez que é operado em veículo privado, realizando viagens individuais e, ao contrário do transporte público individual, não é aberto ao público, nem exercido via permissão estatal.

O presente projeto, por fim, pretende definir a referida modalidade ao inserir o inciso XIV ao artigo 4 do PNMU, que terá a seguinte redação: “transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas, previamente contratado por meio digital ou não”. Tal definição trará segurança jurídica às atividades de transporte hoje exercidas sem a devida regulamentação.

Ante o exposto, peço o apoio dos nobres pares para aprovação deste importante projeto.

Sala das Sessões,

Senador Ricardo Ferraço

