

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Processo: 4869/2016 Projeto de Lei: 153/2016

Data e Hora: 29/06/2016 16:52:08

Procedência: Reinaldo Bolão

Regulamenta o transporte e credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administram aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no município de Vitória, conforme Lei Federal 12.287/2012, sobre dispositivos de segurança e controle da atividade, sobre penalidades e dá outras providências.

PROJETO DE LEI

Regulamenta o transporte e credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administram aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município de Vitória, conforme Lei Federal 12.287/2012; sobre dispositivos de segurança e controle da atividade; sobre penalidades e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta lei objetiva regulamentar o serviço de transporte individual privado de passageiros e o credenciamento de pessoas jurídicas (PRC) que operam e/ou administram aplicativos baseados em dispositivos de tecnologia móvel ou quaisquer outros sistemas georreferenciados destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município, bem como sobre os dispositivos de segurança e controle da atividade e as penalidades aplicáveis em caso de descumprimento, conforme instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana através da Lei Federal 12.587/2012

Art. 2º – Fica autorizada, na cidade de Vitória, a prestação do serviço de transporte individual privado por meio de provedor de rede de

Handwritten signatures: "Jm" and "pk"

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

compartilhamento, que será desenvolvido em caráter de livre concorrência, nos termos da presente lei.

Parágrafo Único. O compartilhamento de veículos será estimulado como meio de reduzir o número de veículos em circulação, bem como de estimular a situação socioeconômica do município com a oferta de um novo serviço e por consequência, da geração de renda direta e marginal.

Art. 3º Para todos os efeitos, esta lei adota os conceitos já delineados na Lei 12.587/2012, 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.
- 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

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

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. 4º. Os PRCs não se qualificam como empresas prestadoras de serviço de transportes.

§1º. Os serviços prestados pelos motoristas – parceiros, não configuram serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros e nem serviço público de transporte individual de passageiros.

§2º. Sobre o serviço de transporte individual privado feito por meio de compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviço – ISS, nos termos da legislação deste município.

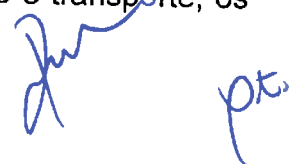
CAPÍTULO II

DO CREDENCIAMENTO

Art. 5º. A operação de uma PRC a que se refere esta lei está condicionada ao prévio credenciamento do respectivo provedor/operador e/ou administrador junto ao Órgão Municipal competente para fiscalização de trânsito e transporte.

§1º. - O credenciamento de que trata o caput deste artigo aplica-se exclusivamente aos serviços de transporte individual remunerado de passageiros devidamente licenciados pelo Município de Vitória.

§2º. - Para fins de credenciamento, a pessoa jurídica interessada deverá firmar termo de declarações e obrigações relativas à prestação dos serviços e apresentar, sem prejuízo de outros exigidos em regulamento próprio editado pelo Órgão Municipal competente para fiscalização de trânsito e transporte, os seguintes documentos:



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

I - comprovante de inscrição no cadastro de contribuinte municipal pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;

II - comprovantes de regularidade fiscal;

III – cópia da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida com a observação de que o motorista - parceiro exerce atividade remunerada (EAR);

IV – comprovante de licenciamento dos veículos utilizados para prestação do serviço de transporte individual privado;

V – cópia da Apólice de seguro com cobertura para Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

§3º. O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado anualmente, contendo atualização das informações fornecidas.

§4º. Poderão os taxistas realizarem o cadastramento nos aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município de Vitória, devendo esse cadastro e funcionamento do serviço ser regulamentado pelo órgão municipal competente para fiscalização de trânsito e transporte.

CAPÍTULO III

DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA E CONTROLE DA ATIVIDADE

Art. 6º. As pessoas jurídicas, entendidas como PRC, credenciadas pelo Órgão Municipal competente ficam obrigadas a:

I – cadastrar e disponibilizar exclusivamente motoristas - parceiros e veículos devidamente licenciados junto aos Órgãos de Trânsito Municipal, Estadual e Federal;



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

- II - disponibilizar, em Vitória, somente corridas iniciadas no Município;
- III - disponibilizar ao usuário a funcionalidade de avaliação do condutor e da prestação do serviço;
- IV - registrar e manter, por 6 (seis) meses, todos os despachos com origem georreferenciada da corrida, data, hora, placa do veículo de atendimento, tipo do serviço e operador;
- V – disponibilizar a base de dados operacionais gerada pelo aplicativo, comprometendo-se a atualizar e fornecer todas as informações solicitadas por esta.

§1º. A operação de uma PRC deve se fazer preceder do pagamento de uma taxa de licença anual a ser regulamentada pelo Poder Executivo. A gestão dos montantes arrecadados a título desta taxa anual ficará a cargo de autoridade a ser posteriormente determinada pela regulamentação desta Lei.

Art. 7º. Os PRC's credenciados ao Órgão Municipal competente deverão disponibilizar em seu *software* do aplicativo ou do *website* acessado pelos potenciais usuários, dispositivos de segurança e controle que possibilitem a identificação prévia dos motoristas – parceiros, o modelo do veículo e o número da placa de identificação, bem como os registros dos horários, locais e valores cobrados a cada serviço prestado.

Art. 8º. O preço e respectivos critérios de fixação de preço relativo à prestação do serviço de transporte individual deverão ser divulgados previamente ao usuário. O PRC também deve garantir que seja disponibilizada ao usuário a opção de receber uma estimativa de preço do trajeto a ser percorrido com antecedência à contratação.

Art. 9º. Dentro de um período de tempo justo, após a conclusão da relação de compartilhamento, um PRC, na qualidade de intermediador da conexão entre



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

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. 10. As solicitações e demandas de compartilhamento de veículos e de viagens deverão necessariamente ser realizadas através de uma Rede Digital e pelo viés de um Provedor de Rede de Compartilhamento registrado junto às Autoridades Públicas competentes.

Art. 11. 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.

CAPÍTULO IV

DOS REQUISITOS PARA OS MOTORISTAS - PARCEIROS

Art. 12. São requisitos para a prática da atividade profissional dos motoristas - parceiros prevista nesta lei:

I – carteira nacional de habilitação (CNH) para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de 07 (sete) passageiros, com a observação de que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

II - comprovante de licenciamento dos veículos utilizados para prestação do serviço de transporte individual privado;

III – ter seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de R\$ 50.000,00;

IV – possuir bons antecedentes entendendo-se como bons antecedentes a inexistência de registro ou anotação criminal contra o motorista - parceiro;

V – cadastrar-se junto ao “cadastro de condutores” a ser regulamentado pelo Órgão Municipal competente para fiscalização de trânsito e transporte;

VI – pagar a taxa anual a título de taxa de cadastramento junto ao Órgão Municipal competente a ser definido em regulamentação.

Parágrafo Único. Para fins do disposto no artigo 12, IV, consideram-se antecedentes que incluam, independente de condenação judicial, crimes contra a vida, periclitação da vida e da saúde, crimes contra a liberdade pessoal, crimes contra a inviolabilidade do domicílio, furto, roubo e extorsão, dano e dano qualificado, apropriação indébita, estelionato, receptação, crimes contra a liberdade sexual, crimes sexuais contra vulneráveis, lenocídio e tráfico de pessoa para fim de prostituição ou outra forma de exploração sexual, ultraje público ao pudor, crimes sexuais contra menores e de pedofilia, crimes contra o pátrio poder, crimes de perigo comum, crimes contra a segurança dos meios de comunicação e transporte, crimes contra a saúde pública, falsidade ideológica, falsificação de documento particular, peculato, crimes contra a Administração da Justiça, crimes , de trânsito, porte de armas, tráfico de drogas, crime envolvendo danos materiais e/ou roubo, atos de violência ou atos de terrorismo.

CAPÍTULO V

DAS PENALIDADES

Art. 13. - A utilização de aplicativos para captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros

W *OK*

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

em desacordo com o disposto nesta lei sujeitará as PRC's referidas no Art. 1º à aplicação de multa administrativa no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Parágrafo único - Em caso de reincidência, a multa prevista no caput deste artigo terá seu valor aplicado em dobro.

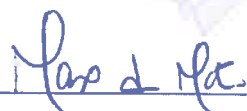
Art. 14. - O descumprimento das obrigações dispostas nos Art's. 11 e 12 desta lei sujeitará o motorista – parceiro infrator às sanções cabíveis e previstas em Lei.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

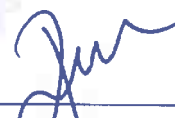
Art. 16. - Esta lei entra em vigor após a data de sua publicação.

Vitória/ES, 29 de junho de 2016.



MAX DA MATA

Vereador – PDT



REINALDO BOLÃO

Vereador - PT

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

JUSTIFICATIVA

É notório que o sistema de transporte público individual está em crise, e nestes momentos o Estado deve buscar medidas para viabilizar a condução dos cidadãos, visando assim satisfazer o interesse público.

Assim, visando buscar alternativas para essa crise e acima de tudo, com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho, da livre concorrência e da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros e da outras providências.

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, que é a conexão, aproximação e facilitação do sistema de transporte individual privado por meio de aplicativos de tecnologia (como Uber, Cabify, WillGo). Estes aplicativos são um exemplo de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros, assim considerado o transporte exercido em função de contrato celebrado entre motorista e usuário, em que não há vinculação de seu exercício a autorização, permissão ou concessão, na forma do artigo 730 do Código Civil e demais dispositivos da legislação civil aplicáveis à espécie.

Especificamente com relação à Uber, mesmo com poucos anos de existência, lançado em 2009, a empresa já opera em mais de 300 localidades mundo a fora. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília já contam com motoristas cadastrados no aplicativo.

Os protestos organizados pelo mundo parecem servir de mola propulsora para o crescimento. Em manifestações no primeiro semestre de 2015, em algumas cidades brasileiras, o Uber registrou aumento de cinco vezes na quantidade de cadastros em São Paulo e Brasília. No Rio e em Belo Horizonte, o número de registros triplicou, sendo que no último protesto realizado na cidade do Rio de Janeiro, no dia 01/04/2016, o número de cadastros no aplicativo cresceu cerca de 700%.



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

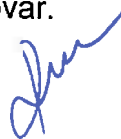
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

A ideia de aplicativos como o Uber é bem simples: ajudar quem precisa se locomover pela cidade a encontrar algum carro que a leve ao destino. Através do aplicativo, o usuário pode pedir um motorista particular. Toda a transação é feita pelo aplicativo, desde o cálculo de preço pelo trajeto percorrido, até o pagamento por cartão de crédito – que fica cadastrado no sistema da empresa. O motorista profissional que utiliza o Uber, não precisa circular com dinheiro, favorecendo a segurança no exercício da profissão.

Esta lei em nada colide com a lei federal nº 12.468/2011, que se refere ao transporte público individual, e não ao transporte privado individual previsto no artigo 3º, § 2º, I, “a”, II, “b”, III, “b”, da Lei Federal 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ressaltando que é do Município a competência para legislar sobre o interesse local, nos termos do art. 30, I da Constituição Federal. Nesse sentido, a Lei Federal nº 12.587/2012, acomete aos municípios, no inciso I do artigo 18, as atribuições de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

Convém ressaltar, ainda, que não se trata de serviço aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a prestação de serviço, de acordo com sua conveniência, porquanto regido conforme os princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, CF), da liberdade no exercício de trabalho (art. 5º, XIII, CF), da livre concorrência (art. 170, IV, CF) e do livre exercício da atividade econômica (art. 170, parágrafo único, CF). Outrossim, não se utiliza de veículo de aluguel mas de veículo particular.

A Cidade do México se transformou na primeira da América Latina a regulamentar o Uber e empresas do tipo. Em maio deste ano, as Filipinas foram o primeiro país a adotar uma regulamentação em nível federal. Na ocasião, o secretário de Transportes, Joseph Emilio Abaya, disse que o serviço de empresas como a Uber era necessário para preencher lacunas no transporte em massa na capital, Manila. Disse ainda que este tipo de serviço deveria ser encarado não como uma ameaça, mas como algo que vai incentivar a indústria de táxi a se modernizar e inovar.



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Nos Estados Unidos da América, mais de 50 jurisdições têm algum tipo de regulamentação para empresas como a Uber, que oferecem serviço de carona paga. Em Nova York calcula-se que haja 20 mil veículos ligados ao Uber.

A lei federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não definiu serviços de transporte privado individual. Quando esta define "transporte motorizado individual" não se refere a um serviço, mas apenas a um tipo de transporte. Ou seja, os serviços de transporte oferecidos de forma privativa não são, atualmente, regulados, e por sua vez, justamente por serem privados, não podem ser considerados ilícitos ou clandestinos uma vez ausente regulação específica. Vigê, nesse particular, o princípio da autonomia da vontade.

Em paralelo, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes e os serviços de transporte público individual (que não encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro).

Portanto, nota-se que iniciativas de transporte privado particular, com a utilização do aplicativo a exemplo do UBER ou similar, só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, tanto nas grandes metrópoles, quanto em locais onde o serviço de transporte público é precário, além de, maiormente, valorizar o princípio constitucional da livre iniciativa.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes constantes na Lei nº 12.587/2012.

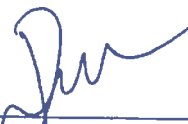
Diante do exposto, submeto esta proposição à análise e aprovação desta Casa Legislativa.

Vitória, 29 de junho de 2016.



MAX DA MATA

Vereador – PDT



REINALDO BOLÃO

Vereador - PT