

Processo: 2596/2016 Projeto de Lei: 82/2016

Data e Hora: 06/04/2016 17:01:58

Procedência: Max Da Mata

Dispõe sobre 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, sobre dispositivos de segurança e controle de atividades, sobre penalidades e dá outras providências

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre o 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; sobre dispositivos de segurança e controle da atividade; sobre penalidades e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta lei estabelece normas sobre o credenciamento de pessoas jurídicas 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.

CAPÍTULO II

DO CREDENCIAMENTO

Art. 2º - A utilização dos aplicativos a que se refere esta lei está condicionada ao prévio credenciamento do respectivo operador e/ou administrador junto à

Secretaria de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana de Vitória - SETRAN.

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

§ 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 pela SETRAN, os seguintes documentos:

I - comprovante de inscrição no cadastro de contribuintes municipal pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual (prestação ou agenciamento de serviços de transporte);

II - comprovantes de regularidade fiscal.

CAPÍTULO III

DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA E CONTROLE DA ATIVIDADE

Art. 3º - As pessoas jurídicas credenciadas pela SETRAN ficam obrigadas a:

I - cadastrar e disponibilizar exclusivamente condutores e veículos devidamente licenciados junto aos Órgãos de Trânsito;

II - disponibilizar, em Vitória, somente corridas iniciadas no Município ou em Município conveniado;

III - assegurar ao usuário as opções de pagamento com cartão de débito ou crédito;

IV - disponibilizar ao usuário a funcionalidade de avaliação do condutor e da prestação do serviço;

V - 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;

VI - disponibilizar à SETRAN a base de dados operacionais gerada pelo aplicativo, comprometendo-se a atualizar e fornecer todas as informações solicitadas por esta;

Art. 4º - Os serviços de transporte individual remunerado de passageiros licenciados pela SETRAN deverão contar com dispositivos de segurança e controle que possibilitem a identificação prévia dos condutores, bem como os registros dos horários, locais e valores cobrados a cada serviço prestado.

CAPÍTULO IV

DOS REQUISITOS PARA OS CONDUTORES

Art. 5º - São requisitos para a prática da atividade profissional dos condutores prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de 07 (sete) passageiros;

II - portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - não possua antecedentes criminais;

IV - cadastrar-se junto ao "cadastro de condutores" a ser elaborado pela SETRAN;

V – pagar a taxa anual no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), a título de taxa de cadastramento junto a SETRAN.

CAPÍTULO IV DAS PENALIDADES

Art. 6º - A utilização de aplicativos para captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros em desacordo com o disposto nesta lei sujeitará as pessoas jurídicas referidas em seu 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.

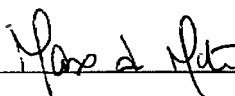
Art. 7º - O descumprimento das obrigações dispostas nos art. 4º e 5º desta lei sujeitará o infrator às penalidades descritas em regulamento próprio a ser elaborado pela SETRAN.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 7º - Compete à SETRAN regulamentar esta lei, mediante portaria, no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor 12 meses após a data de sua publicação.

Vitória/ES, 15 de março de 2016.



MAX DA MATA

Vereador - PDT

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 e da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros e das outras providências.

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, denominada UBER. Este aplicativo é um exemplo de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros.

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%.

A ideia do 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 particular individual, 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.

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.

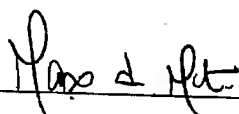
Em paralelo, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes e os serviços de transporte público individual (que não encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro).

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, 06 de abril de 2016.



MAX DA MATA

Vereador - PSD

