



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

Serviço de Protocolo Geral

Processo: 2690/2016 Requerimento: 38/2016

Data e Hora: 07/04/2016 17:56:39

Procedência: Reinaldo Bolão

Regulamenta o transporte individual privado de passageiros, conforme texto da Lei Federal 12587/2012 e organiza o sistema de transporte individual privado a partir de provedores de rede de compartilhamento.

(X) 12016 RJL DP 2596/16

CÂMARA MUNICIPAL

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Regulamenta o transporte individual privado de passageiros, conforme texto da Lei Federal 12.587/2012 e organiza o sistema de transporte individual privado a partir de provedores de rede de compartilhamento.

PROJETO DE EMENDA SUBSTITUTIVA /2016

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Vitória/ES,

O Vereador signatário, no uso de suas atribuições regimentais, vem perante Vossa Excelência propor o presente Projeto de Emenda Substitutiva ao Projeto de Lei nº 82/2016, tombado sob o processo nº 2596/2016, de autoria do Vereador Max da Mata, que dispõe sobre credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administraram 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, conforme proposta que segue:

EMENTA

Regulamenta o transporte individual privado de passageiros, conforme texto da Lei Federal 12.587/2012 e organiza o sistema de transporte individual privado a partir de provedores de rede de compartilhamento.

Art. 1º. Esta lei objetiva regulamentar o serviço de transporte individual privado de passageiros introduzido pela Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, realizado a partir de provedor de rede de compartilhamento.

Art. 2º. Fica autorizada, na cidade de Vitória, a prestação do serviço de transporte individual privado por meio de provedor de rede de compartilhamento, que será desenvolvido em caráter de livre concorrência, nos termos da presente lei.

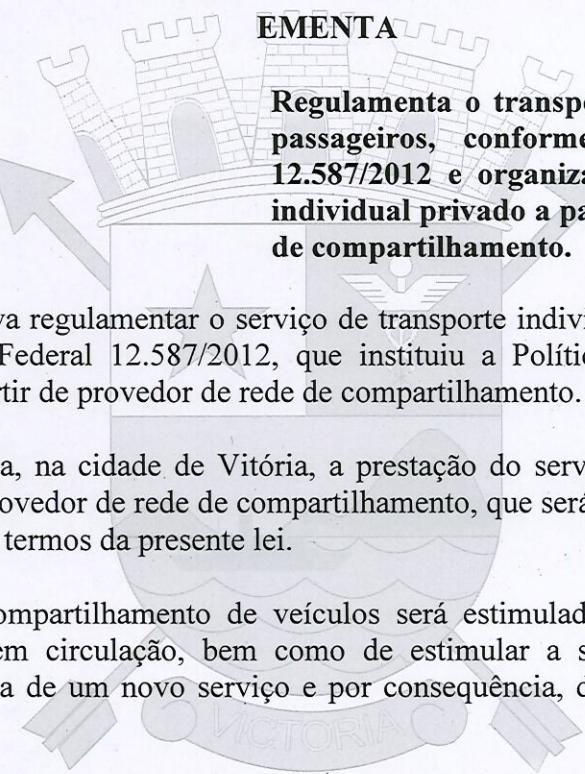
Parágrafo único. O compartilhamento de veículos será estimulado como meio de reduzir o número de veículos em circulação, bem como de estimular a situação socioeconômica do município com a oferta de um novo serviço e por consequência, da geração de renda direta e marginal.

Art. 3º. Para os fins desta Lei, considera-se:

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;

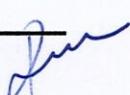
II – “*Motorista Parceiro*”: ofertante do compartilhamento, que presta o serviço de transporte individual privado por meio de um provedor de rede de compartilhamento;

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;



Câmara Municipal de Vitória

Av. Marechal Mascarenhas de Moraes, nº1788, ed. Paulo Pereira Gomes
Bento Ferreira – Vitória – ES/ CEP: 29050-940



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

IV – “Compartilhamento”: disponibilização onerosa de Veículo pelo Motorista Parceiro para prestação do serviço de transporte individual privado, por meio de Rede Digital fornecida pelo Provedor de Rede Compartilhada;

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.

Art. 4º. Os PRCs não se qualificam como empresas prestadoras de serviços de transporte.

§ 1º. Os serviços prestados pelos motoristas-parceiros não configuram serviços 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 Serviços (ISS), nos termos da legislação local aplicável.

Art. 5º. A operação de uma PRC no Município de Vitória deve ser precedida de registro perante a Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana.

§ 1º. As autoridades municipais competentes organizarão e disponibilizarão cadastro específico das empresas PRCs e dos motoristas parceiros responsáveis pela prestação do serviço de transporte individual privado.

§ 2º. A operação de uma PRC deve se fazer preceder do pagamento de uma taxa de licença anual de R\$1.500,00 (um mil e quinhentos reais). A gestão dos montantes arrecadados a título desta taxa anual ficará a cargo de autoridade a ser posteriormente determinada.

Art. 6º. Os Motoristas Parceiros deverão atender aos seguintes requisitos:

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

II – Utilizar automóveis de modelos compatíveis com as especificações mínimas das PRCs;

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.

§ 1º. O PRC, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento e prestar o serviço de transporte individual privado, deverá apresentar, para fins do registro previsto no artigo 5º acima, à autoridade local de transportes, documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos motoristas-parceiros:

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

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

II – Comprovante de licenciamento do veículo utilizado para prestação do serviço de transporte individual privado;

III – Cópia da Apólice de seguro com cobertura de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de R\$50.000.

§ 2º. O documento informativo a que se refere o parágrafo anterior deverá ser renovado anualmente, contendo atualização das informações fornecidas.

Art. 7º. O preço e respectivos critérios de fixação do preço relativo à prestação do serviço de transporte individual privado deverão ser divulgados previamente ao usuário. O PRC também deve garantir que seja disponibilizada ao usuário a opção de receber uma estimativa do preço do trajeto a ser percorrido com antecedência à contratação.

Parágrafo único. O PRC deve disponibilizar meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada na plataforma.

Art. 8º. O PRC deve assegurar que o *software* do aplicativo ou do *website* acessado pelos potenciais 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. 9º. 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:

- a) Nome do motorista-parceiro;
- b) A origem e o destino da viagem;
- c) O tempo total e distância da viagem;
- d) O mapa do trajeto percorrido conforme sistema GPS; e,
- e) A especificação dos itens do preço total pago, 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.

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

Câmara Municipal de Vitória

Av. Marechal Mascarenhas de Moraes, nº1788, ed. Paulo Pereira Gomes
Bento Ferreira – Vitória – ES/ CEP: 29050-940

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

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

Art. 13. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Ed. Paulo Pereira Gomes, 07 de abril de 2016.



Câmara Municipal de Vitória

Av. Marechal Mascarenhas de Moraes, nº1788, ed. Paulo Pereira Gomes
Bento Ferreira – Vitória – ES/ CEP: 29050-940

CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

JUSTIFICATIVA

Ressalvando-se os nobres propósitos do Exmo. Sr. Vereador Max da mata, é forçoso notar que disposições constantes no Projeto de Lei 82/2016, tombado sob o processo nº 82/2016, vão de encontro às normas vigentes de ordem constitucional, bem como de disposições expressas em Lei Federal.

Nesse sentido, o PL 82/2016 é incompatível com as previsões do artigo 22, XI, da Constituição da República [“CRFB”] em virtude de invasão de competência legislativa privativa da União. Ademais, tal PL seria materialmente inconstitucional em face dos artigos 1º, IV, 5º, XIII, 170, *caput* e inciso III, da CRFB por ofensa aos princípios da liberdade de iniciativa, da liberdade de exercício de qualquer trabalho e da liberdade de concorrência. Por fim, as disposições mencionadas violam a Legislação Federal, especificamente o Código Civil, o Marco Civil da Internet no Brasil e a Lei 12.587/12.

Segundo o art. 22, I, IV e XI¹, da CRFB, é competência exclusiva da União legislar sobre direito civil, informática, telecomunicações, trânsito e transportes.

O PL 82/2016, por sua vez, entre outras disposições, estabelece que pessoas jurídicas que operam aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros poderão apenas “*cadastrar e disponibilizar exclusivamente condutores e veículos licenciados junto aos Órgãos de Trânsito*”. Por outro lado, restringe a operação de tais aplicativos a pessoas jurídicas inscritas no cadastro de contribuintes do Município, na condição de prestador ou agenciador de serviços de transporte, e limita seu alcance a viagens iniciadas em Vitória ou Município conveniado. Por fim, exige a apresentação de dados operacionais gerados pelo aplicativo.

Ao limitar o acesso à operação de aplicativos de Internet e o seu alcance, o PL 82/2016 trata de **matérias de telecomunicações e informática, privativa da União**. O mesmo deve ser dito, quanto à exigência de apresentação de dados gerados pelo aplicativo, que, além disso, vai de encontro a disposições do Marco Civil, norma devidamente emanada na União.

Por outro lado, ao determinar a disponibilização exclusiva do aplicativo a “*condutores e veículos licenciados junto aos Órgãos de Trânsito*”, o PL 82/2016 limita o acesso de tal tecnologia a profissionais taxistas, uma vez que apenas serviços de transporte público, ou de interesse público, como é o caso da atividade privativa dos profissionais taxistas, demandam licenciamento por parte do poder público. Dessa forma, o PL 82/2016 veda que aplicativos de tecnologia intermediem serviço de transporte individual privado de passageiros e acaba por tratar de **matérias de direito civil, trânsito e transporte, também privativas da União**.

De fato, ao assim dispor, o PL 82/2016 acaba por proibir o transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativo de internet. Tal modalidade de transporte é expressamente prevista em Lei Federal, mais especificamente no Código Civil e na Lei 12.587/12.

¹ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão; XI - trânsito e transporte;



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Com isso, o PL avança sobre matérias privativas da União. Mais além, o faz contrariando disposições expressas do Código Civil, da Lei 12.587/12 e do Marco Civil da Internet, fazendo mais que suplementar a Legislação Federal, o que ressalta sua inconstitucionalidade.

O PL 82/2016 fere ainda os princípios da liberdade de iniciativa e da liberdade de concorrência. O princípio da liberdade de iniciativa é previsto nos artigos 1º, inciso IV², e 170³ da CRFB como fundamento do Estado Democrático de Direito e da Ordem Econômica, garantindo que todos têm o direito de lançarem-se ao mercado e ali se manterem por sua conta e risco.

Já a liberdade de concorrência, prevista no art. 170, IV⁴, da CRFB, é um princípio informador da Ordem Econômica pelo qual indivíduos e sociedades empresárias são livres para buscar clientes no mercado e prosperar sem que o Estado privilegie ou desfavoreça nenhuma parte injustificadamente.

O PL em discussão, ao estabelecer o cadastramento exclusivamente para “*condutores e veículos licenciados junto aos Órgãos de Trânsito*”, estabelece injustificável reserva de mercado sobre o transporte individual remunerado de passageiros para profissionais taxistas.

Adicionalmente, institui a necessidade de “*inscrição no cadastro de contribuintes do Município, na condição de prestador ou agenciador de serviços de transporte*” para pessoas jurídicas poderem operar aplicativos relacionados ao transporte individual de passageiros. Com isso, impossibilita a atuação de pessoas jurídicas especializadas em desenvolver soluções tecnológicas na internet.

Assim, o PL 82/2016, ao limitar indevidamente o exercício nas referidas atividades econômicas, vai de encontro à mencionada liberdade de iniciativa.

De igual maneira, ao conceder a profissionais taxistas exclusividade sobre atividade econômica, em violação ao Código Civil e à Lei Federal 12.587/12, acaba por ofender a liberdade de concorrência. Tal violação também se verifica com a restrição do credenciamento para operação e administração de aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros apenas a empresas de transporte.

Em face do exposto, também por violar as liberdades de iniciativa e concorrência, a Proposta é inconstitucional.

Por fim, o PL viola também a Lei Federal 12.965/14, o Marco Civil da Internet no Brasil. Em seu art. 3º, VIII, a Lei 12.965/14 estatui como princípio a “*liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet*”. Já o art. 10 da mesma Lei Federal estabelece as condições de guarda e disponibilização dos dados coletados pelo uso de aplicações de internet no Brasil.

² “Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: (...) IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.”

³ “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios (...).”

⁴ “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios (...). IV. Livre concorrência”.



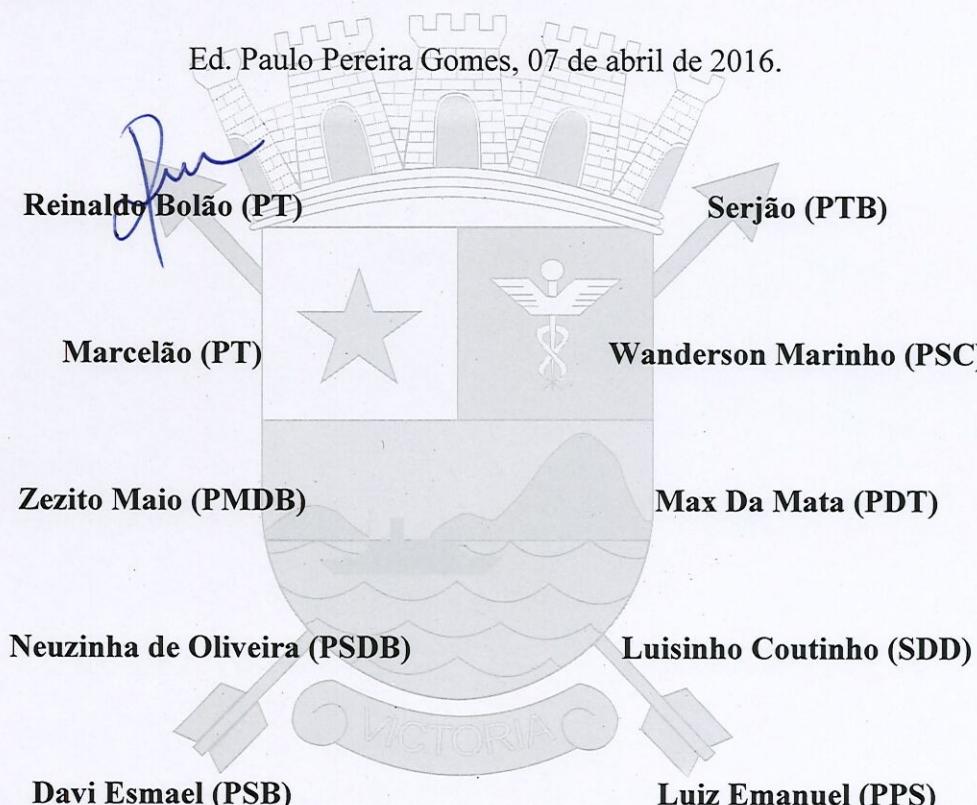
CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

O PL 82/2016 restringe o credenciamento de operadoras de aplicativos relacionados ao transporte individual de passageiros apenas a empresas de transporte, impedindo a atuação de empresas de tecnologia. Por outro lado, cria obrigações sobre a disponibilização de dados operacionais gerados pelo aplicativo que vão muito além dos limites traçados pelo Marco Civil. Assim, vê-se que o PL confronta também a Lei 12.965/14.

Com o objetivo de corrigir as inconstitucionalidades e descumprimento de legislação federal propostas no PL 82/2016, apresenta-se o presente substitutivo, que não invade competências privativas da União nem veda atividades previstas em legislação federal, mas visa a disciplinar atividades previstas na Lei 12.587/12, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante deste quadro e considerando o relevante interesse para a população, conto com o apoio dos Nobres Edis.



VEREADOR
Max Da Mata

NOVAS IDEIAS NOVOS IDEIAS

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 administraram 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

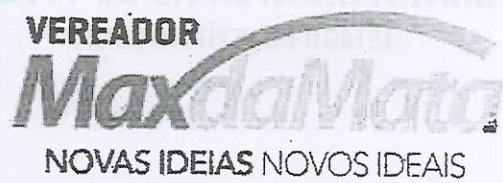
Dispõe sobre o credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administraram aplicativos destinados à captação, disponibilização e intermediação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Município de Vitória; sobre dispositivos de segurança e controle da atividade; sobre penalidades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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta lei estabelece normas sobre o credenciamento de pessoas jurídicas que operam e/ou administraram 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**

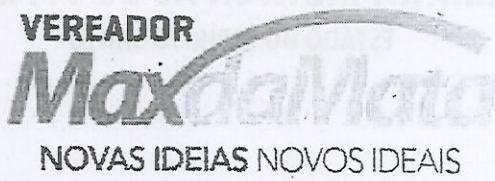
Art. 5º - São requisitos para a prática da atividade profissional dos condutores prevista nesta lei:

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.

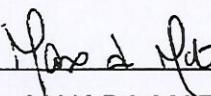
Art. 7º - O descumprimento das obrigações dispostas nos art. 4º e 5º desta lei sujeitará o infrator às penalidades descritas em regulamento próprio a ser elaborado pela SETRAN.

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

VEREADOR
Max da Mata
NOVAS IDEIAS NOVOS IDEIAS

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 da outras providências.

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernetico 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

VEREADOR
Max da Mata
NOVAS IDEIAS NOVOS IDEIAS

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. Vige, 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

MAX DA MATA

Vereador PSD



CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

INCLUÍDO NO EXPEDIENTE

Em, 12/4/16

[Signature]

APROVADO
AO DAL P/ PROVIDENCIAR

EM, 12/4/16

[Signature]
Presidente da Câmara

Defiro.

Ao DAL p/ providenciar:

Em, 12/4/16

[Signature]
Presidente da Câmara

Apresentar os processos
nº 2596/2016 para análise
nas Comissões permanentes.

Em 15/04/2016

[Signature]
Sylvian Manola
Diretor do Depto. Legislativo
CÂMARA MUNICIPAL DE VITÓRIA