



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO - ACRE
RUA 24 DE JANEIRO, 53 - BAIRRO 6 DE AGOSTO



PROC. LEGISLATIVO Nº	DISTRIBUIÇÃO
<p>DATA: 13 de setembro de 2017</p> <p>NATUREZA: Projeto de Lei Nº57/2017</p> <p>AUTOR: Vereadores: Roberto Duarte e Emerson Jarude.</p> <p>ASSUNTO: "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".</p>	<p>As Comissão Técnicas <i>bsilva</i> Setor Legislativo CMRB Em <u>13 / 09 / 2017</u></p> <p>À Procuradora Geral, para emissão de parecer.</p> <p>14/09/17</p> <p><i>Alencar</i></p> <p><i>Retirado de Pautas</i> Em: 14.12.17</p> <p>Manuel Marcos Presidente Câmara Municipal de Rio Branco</p> <p>Conforme solicitação dos autores, a proposta retorna a tramitação Legislativa</p> <p>Em: 25.04.18</p>

DISTRIBUIÇÃO

DISTRIBUIÇÃO

Refinado de Tramitação a pedido dos autores.

Com: 32/07/18

Manuel Marcos
Presidente
Câmara Municipal de Rio Branco



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.

Comissão(ões) PROJETO DE LEI Nº 57/2017

Constituído

Transporte

Em 13 / 09 / 17

Presidente CMRB

“Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências.”

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE RIO BRANCO – ACRE,
FAÇO SABER, que a Câmara Municipal de Rio Branco aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Esta lei objetiva garantir a segurança, confiabilidade, custo-benefício e incentivo ao sistema de transporte motorizado privado no Município de Rio Branco, preferencialmente a partir do acesso às redes digitais pertinentes.

Art. 2º. O sistema de transporte motorizado privado será estimulado, em conformidade com o **Art. 1º** do **Decreto nº 392** de 20 de abril de 2015, que prescreve o **“Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Rio Branco”** e **Art. 3º, § 1º, incisos e alíneas, § 2º, incisos e alíneas, 4º, inciso X** da **Lei Federal 12.587**, de 03 de janeiro de 2012, que **“Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”**.

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

I – Viagens individualizadas: Compartilhamento de trechos de uma mesma viagem por 01 (um) a 04 (quatro) passageiros no mesmo automóvel, excluído dessa conta o condutor;

II - Compartilhamento de automóvel com condutor: modalidade de prestação de serviço de transporte individual privado, com condutor, através de locação de veículo por curto período de tempo;

III - Operadora de Sistema de transporte motorizado privado: empresa, organização ou grupo que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessíveis por meio de terminal conectado à internet, que organiza e opera o contato entre ofertantes e demandantes de compartilhamento de automóvel com condutor;

IV - Condutor Credenciado: empreendedor que disponibiliza a opção do transporte motorizado privado remunerado de seu automóvel, podendo ser de sua propriedade, conforme disposto no **inciso X** do **Art. 4º** da **Lei Federal nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012, através de Operadora de Sistema de Transporte Motorizado Privado.

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robertoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.

Art. 4º. A Operadora de Sistema de Transporte Motorizado Privado, com condutor no Município de Rio Branco, deve se registrar na Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - RBTRANS.

Parágrafo Único. Os parâmetros para o registro devem ser elencados em portaria própria do órgão citado no **caput** deste **Artigo**, seguindo as disposições desta lei.

Art. 5º. Do transporte motorizado privado de viagem:

I - Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de transporte motorizado privado.

§ 1º. Os mecanismos citados no **caput** deste **artigo** podem ser físicos ou virtuais;

§ 2º. Os mecanismos citados no **caput** podem ou não prever remuneração para qualquer das partes, ou mesmo divisão dos custos das viagens;

Art. 6º. Das Responsabilidades:

I - A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causado aos automóveis das frotas das Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado, tampouco por danos causados pelos automóveis compartilhados a terceiros ou aos próprios usuários do sistema.

II - A Municipalidade, seus órgãos, agentes e servidores atuarão ostensivamente para fiscalizar, advertir, autuar e remover veículos de terceiros ou de outras Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado que estacionem indevidamente em vagas fixas e exclusivas concedidas a determinada Operadora de Compartilhamento de Automóveis.

Art. 7º. Do transporte motorizado privado de automóvel com condutor:

I - Diferentemente de prestadores de serviços de transporte individual público, condutores credenciados operando através de uma Operadora de Sistema transporte motorizado privado não deverão solicitar ou embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que estes tenham requisitado previamente o compartilhamento através de plataforma tecnológica.

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

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robertoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.



Art. 8º. As solicitações e demandas de compartilhamento de automóveis com condutor deverão necessariamente ser realizadas por uma Operadora de Sistema de transporte motorizado privado registrado junto à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - RBTRANS, através de uma plataforma tecnológica.

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

Art. 10º. As Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado não se qualificam como prestadores de serviço público individual de transportes.

I - Os condutores credenciados não são transportadores comuns nem tampouco prestam serviços de transporte público de passageiros.

II - Sobre o valor do serviço de logística ou compartilhamento incidirá o Imposto Sobre Serviços (ISS).

Art. 11º. Dos Condutores:

I - Para prestação do serviço de transporte motorizado privado serão autorizados somente condutores que atendam os seguintes requisitos:

a) Sejam titulares de Carteira Nacional de Habilitação profissional válida, com a observação que o condutor exerce atividade remunerada (EAR);

b) Apresentem comprovante de antecedentes criminais;

§ 1º. A Operadora de Sistema de transporte motorizado privado, responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado deverá apresentar à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - RBTRANS documento informativo com as seguintes informações referentes a cada um dos condutores credenciados:

I - Cópia da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) válida.

II - Certidão de Distribuição Criminal na Comarca da Capital;

III - Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal:

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robortoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.

IV - Atestado de antecedentes criminais emitidos pela Secretaria da Segurança Pública do Estado do Acre:

V - Cópia do DUT - Documento Único de Transferência do automóvel a ser utilizado na prestação do serviço;

VII - Comprovante de pagamento do DPVAT;

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

Art. 12º. Das Tarifas:

I - Todos os métodos de cálculo dos custos e tarifas referentes ao serviço de sistema de transporte motorizado privado devem ser divulgados previamente ao usuário.

II - As Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado devem garantir que seja disponibilizada aos usuários a opção de receber uma tarifa estimada para o serviço antes de confirmar sua contratação.

III - Todo o pagamento a ser realizado deverá ser processado de acordo com valores estabelecidos pelas Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado.

§ 1º. Os pagamentos diretos e/ou em dinheiro só poderão ser feitos quando esta opção for oferecida previamente pelo aplicativo e processada pelas Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado, sendo vedados os pagamentos com valores maiores daqueles estabelecidos por ela.

§ 2º. A Operadora de Sistema de transporte motorizado privado deve possibilitar aos usuários o acesso posterior a toda e qualquer informação referente a transações financeiras realizadas na utilização do serviço.

Art. 13º. Das obrigações das Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado com condutor:

I - A Operadora de Sistema de transporte motorizado privado deve assegurar que o software do aplicativo ou do website acessado pelos usuários em potencial exiba previamente a identificação dos condutores credenciados que deverá conter uma foto do mesmo, 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.

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robertoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.



II - Não poderão ser credenciados como condutores nas Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado aqueles que:

- a) Tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos;
- b) Não possua uma carteira de condutor válida;
- c) Não tenha, no mínimo, 18 anos de idade;
- d) Não possua residência fixa.

III - As Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado são responsáveis pelo bloqueio diário do condutor credenciado no aplicativo por ao menos 11 (onze horas).

Parágrafo Único. Este período de descanso pode ser fracionado, desde que seja garantido que o primeiro período de descanso diário seja de 08 (oito) horas ininterruptas.

IV - Caso o condutor credenciado não cumpra um compartilhamento solicitado, a Operadora de Sistema de transporte motorizado privado, a qual o ele está vinculado, deverá restituir ao usuário o valor máximo estimado do serviço, acrescido de 30% (trinta por cento) a título de reparação.

Parágrafo Único: A ignorância sobre os vícios de qualidade por inadequação do serviço não eximem essa responsabilidade.

V - As Operadoras de Sistema de transporte motorizado privado devem assegurar a retenção das seguintes informações dos clientes:

- a) os registros de viagem individuais dos usuários ou transportes de objetos por pelo menos um 01 ano a partir da data de que cada atividade de compartilhamento tenha sido realizada; e
- b) os registros dos condutores credenciados pelo menos até um ano da cessação do acesso de um condutor ao seu sistema.

Parágrafo Único. É de responsabilidade da Operadora de Sistema de transporte motorizado privado a confidencialidade das informações as implicações e sanções de cunho civil e criminal cabíveis.

Art. 14º. Das Disposições Finais:

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robortoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.



I - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

II - As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

III - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala de Sessões “**EDMUNDO PINTO DE ALMEIDA NETO**”, 05 de setembro de 2017.

ROBERTO DUARTE
Vereador

EMERSON JARUDE
Vereador

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robortoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.



JUSTIFICAÇÃO

A presente propositura do projeto de lei visa regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas, adequando-a aos princípios da livre concorrência e do respeito ao equilíbrio econômico, da segurança dos consumidores, do combate à concorrência desleal, e da mobilidade urbana multimodal.

Em vista disso, o sistema de compartilhamento de automóveis particulares oferece a possibilidade de redução do volume de veículos nas ruas, da poluição ambiental, do consumo de combustíveis e da demanda por vagas de estacionamento.

Nessa linha, a promoção desse modelo, é de extremo interesse público, além de ser uma das áreas incentivadas nas diretrizes para a mobilidade definidas pelo **Decreto nº. 392** de 20 de abril de 2015 - **Plano Municipal de Mobilidade Urbana** - com o objetivo de efetivar a qualificação da mobilidade urbana do Município de Rio Branco, em conformidade com o disposto na Política Nacional de Mobilidade e no atual Plano Diretor de do Município de Rio Branco.

A meta do projeto em tela é assegurar as condições efetivas para o cumprimento e efetivação destas diretrizes maiores, assegurando a definição das regulamentações necessárias para assegurar a todos, em especial aos usuários do sistema, as adequadas condições de segurança, conforto e qualidade dos serviços abrangidos na modalidade.

O sistema de compartilhamento de automóveis disponibiliza uma plataforma acessível através da Internet que visa colocar em contato, motoristas profissionais particulares e potenciais clientes interessados em se deslocarem de forma mais confortável e segura.

Trata-se de uma alternativa aos meios tradicionais e antiquados de locomoção, presos às dificuldades inerentes aos centros urbanos.

Todavia, devido à aparência externa do negócio, seus serviços têm causado à revolta e indignação de toda uma classe: a dos motoristas de táxi e moto taxistas.

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robortoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.



Na verdade, o sistema de compartilhamento de automóveis não oferece serviços de táxi, muito menos de transporte clandestino e não autorizado de passageiros, mas oferece um serviço ainda não regulado pelo ordenamento jurídico brasileiro. **E o fato deste não estar regulado não significa que este é ilícito.**

Num Estado Democrático de Direito, deve imperar o contrário: **caso não sejam expressamente proibidos, os serviços oferecidos pelas empresas são legais.**

Além disso, encontram respaldo em **Leis Federais.**

Vejamos:

- De acordo com o modelo proposto pelo sistema de compartilhamento de automóveis, **o transporte de cada passageiro depende de seu registro prévio na plataforma online da empresa, através do aplicativo, para então contratar diretamente o serviço de transporte do motorista particular privado.** Por exemplo, uma pessoa que acena na rua para um motorista que utiliza desse sistema, não será atendida, pois não ingressou previamente no ambiente fechado e restrito da plataforma.
- **O serviço de transporte viabilizado pelo sistema de compartilhamento de automóveis não é, por sua vez, um serviço público, porque a lei não o caracteriza como tal.** Serviços somente detêm referida natureza jurídica se esta for atribuída por lei. **Também não se trata de um serviço privado que precisa de uma autorização pública para funcionar, pois assim não restou definido em lei.**

Desta forma, atualmente, **existe um hiato legislativo com relação aos serviços ofertados através do sistema de compartilhamento de automóveis.** De fato, qualquer nova modalidade de serviço público somente pode funcionar com regulação própria e anterior. Todavia, esta é justamente a razão pela qual o sistema de compartilhamento de automóveis não é ilegal, mas permitido: **porque este é considerado, com arrimo no Art. 4, inc. X da Lei Federal nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, um serviço de transporte privado individual, não sendo um serviço público, e portanto desnecessária a regulação para ser ofertado.**

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robortoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.

Verbi gratia, em matéria acerca das restrições impostas por Lei Municipal ao transporte individual de passageiros por meio da plataforma eletrônica, foi objeto de análise em caso análogo nos autos da **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000¹**, ocasião em que o Colendo Órgão Especial daquele Egrégio Tribunal de Justiça firmou entendimento de que **a natureza do transporte é privada**, e, portanto, inconstitucional a Lei do Município de São Paulo, que impôs restrições ao exercício da atividade, em violação aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Na esfera privada, a ausência de regulação não impede o imediato exercício de atividades econômicas, corroborando o princípio constitucional da livre iniciativa.

Convém ressaltar, ainda, que o **sistema de compartilhamento de automóveis** 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)**.

Igualmente, não se utiliza de veículo de aluguel, mas de veículo particular.

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 pode ser considerado ilícito ou clandestino uma vez ausente de regulação específica. Vige, nesse particular, o princípio da autonomia da vontade.

Por tanto, nota-se que iniciativas de transporte privado particular, com a utilização do **sistema de compartilhamento de automóvel ou similar**, só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, além de, maiormente, valorizar o princípio constitucional da livre iniciativa.

¹ Processo: ADI 22169010620158260000 TJSP 2216901-06.2015.8.26.0000; Órgão Julgador: Órgão Especial; Publicação: 17/11/2015; Julgamento: 11 de Novembro de 2015; Relator Francisco Casconi.

Gabinete Vereador Emerson Jarude
Rua Veterano Henrique Julião, nº 392, Jardim Nazle – CEP 69918-078
Telefone: (68) 2102-8978 – Email: contato@ejgabinete.com

Gabinete Vereador Roberto Duarte
Rua Manoel Cesário, nº 336 – Edifício Maria Duarte, Capoeira – CEP 69905-018
Telefones: (68) 3223-5244 – (68) 99979-0333
Email: gab.robertoduarte@gmail.com



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ACRE
Rua 24 de janeiro, 53 – Bairro 06 de agosto.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixa 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**.

Portanto, uma vez que o sistema de compartilhamento de automóveis não viola qualquer lei brasileira relacionada a transporte, é inconstitucional a interferência por qualquer autoridade pública, seja esta administrativa ou judicial.

Assim, por ser medida necessária a atender os anseios sociais é que solicito aos colegas parlamentares o seu aperfeiçoamento para fins legais e regulamentares.

Aproveitando a oportunidade, renovo meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Nesses termos peço aprovação.

Sala de Sessões “EDMUNDO PINTO DE ALMEIDA NETO”, 05 de setembro de 2017.

ROBERTO DUARTE
Vereador

EMERSON JARUDE
Vereador



PARECER N. 296/2017
PROJETO DE LEI N. 057/2017

ASSUNTO: Parecer sobre o Projeto de Lei n. 057/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

INTERESSADAS: Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final e Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte.

PROJETO DE LEI N. 057/2017. TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO. COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DO MUNICÍPIO. INICIATIVA LEGISLATIVA CONCORRENTE. POSSIBILIDADE DE REGULAÇÃO DA MATÉRIA POR LEI ORDINÁRIA. LIVRE INICIATIVA. LIVRE CONCORRÊNCIA. LIBERDADE DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS. ATIVIDADE ECONÔMICA DE MERCADO. MODALIDADES PÚBLICA E PRIVADA. TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO. RESTRIÇÃO AOS TAXISTAS. TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO. POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO POR PARTICULARES. COMPATIBILIDADE COM AS LEIS N. 12.587/2012 E 12.468/2011. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS. SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO. APROVAÇÃO.

1. O Projeto de Lei n. 057/2017 se enquadra na competência legislativa dos Municípios (art. 30, I e II, da Constituição) e não invade a competência privativa da União prevista no art. 22, XI, da Constituição, pois não estabelece regras gerais sobre trânsito e transporte, apenas cria regras suplementares à Lei n. 12.587/2012 em consonância com o interesse local.
2. O transporte individual de passageiros não possui natureza jurídica de serviço público, e sim de **atividade econômica de mercado**, coexistindo duas modalidades: a pública, prestada privativamente pelos táxis (Lei n. 12.468/2011), e a privada, que pode ser livremente prestada pelos particulares com base nos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, no princípio da livre concorrência e na regra da liberdade do exercício da atividade econômica (arts. 1º, III, e 170, IV e parágrafo único, da Constituição). Precedentes.
3. A proposição não infringe a Lei n. 12.587/2012 nem a Lei n. 12.468/2011, pois dispõe sobre transporte de passageiros privado, atividade econômica que não se confunde com o serviço de táxi.
4. Recomendada a realização de audiências públicas para apresentação do projeto de lei e acolhimento de sugestões da população.
5. Aconselhada a aprovação do projeto, na forma do substitutivo sugerido.

1 – RELATÓRIO

Trata-se de parecer acerca da legalidade e da constitucionalidade do Projeto de Lei n.057/2017, de iniciativa dos Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude,



que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado e dá outras providências".

Projeto de lei juntado às fls. 02/07 e justificativa às fls. 08/11, ausentes outros documentos.

A intenção do projeto de lei é regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas.

Os autores do projeto afirmaram que o sistema de compartilhamento de automóveis é uma alternativa aos meios tradicionais e antiquados de locomoção.

Destacaram que o sistema de compartilhamento de automóveis não está regulamentado pelo ordenamento pátrio, razão pela qual é lícito em decorrência do princípio da livre iniciativa. Disseram que essa atividade não configura serviço público porque a lei não o caracteriza como tal e que também não se trata de um serviço privado dependente de autorização legal.

Mencionaram que a referida atividade é considerada pela Lei n. 12.587/2012 como transporte privado individual e pode ser ofertada independentemente de regulação legal em respeito ao princípio da autonomia da vontade.

Salientaram que o sistema de compartilhamento de automóveis não viola qualquer lei brasileira, coopera para a melhoria do transporte dos cidadãos e valoriza o princípio constitucional da livre iniciativa.

É o necessário a relatar.

2 – FUNDAMENTAÇÃO

2.1 – DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DO MUNICÍPIO

Inicialmente, cumpre salientar que o projeto de lei se enquadra nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios, de acordo com o que dispõe o art. 30, I e II, da Constituição, por se tratar de matéria de interesse local e suplementação da legislação federal que estabelece as bases da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012).

Vale destacar que o transporte motorizado privado intermediado por aplicativos eletrônicos é tema de inegável interesse local, tanto que rotineiramente é objeto de controvérsias judiciais, notadamente em virtude da deficiente regulamentação da matéria.

Nesse sentido, a proposição em exame não invade a competência privativa da União prevista no art. 22, XI, da Constituição, pois não estabelece regras gerais sobre trânsito e transporte, apenas cria regras suplementares à Lei n. 12.587/2012 em consonância com o interesse local.

Corroborando este entendimento, colaciona-se:



AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei nº13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, que "dispõe sobre as normas para execução dos serviços de transporte individual de passageiros em veículos automotores de aluguel táxi e dá outras providências". **Proibição de transporte individual de passageiros, concorrente com o serviço de táxi e que não detenha autorização do órgão competente. Ausência de invasão da competência legislativa federal, por se tratar de tema afeto à União, Estados e Municípios, guardando relação com o interesse local.** Existência, contudo, de vício de inconstitucionalidade material nos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, "caput", § 1º e § 2º, incisos I e II, da norma impugnada, pelos quais é considerada clandestina a atividade de transporte individual de passageiros que concorra com o serviço de táxi e sem autorização do órgão competente, passível de sanção administrativa. Infringência aos princípios da livre iniciativa, da liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão, da razoabilidade e da proporcionalidade, ao predicado da livre concorrência, bem como a liberdade de escolha do consumidor. Afronta aos artigos 1º, inciso IV, 5º, inciso XIII, 170, inciso IV, todos da Constituição Federal, e aos artigos 111 e 144, da Constituição do Estado de São Paulo. Precedentes. Ação julgada parcialmente procedente, declarada a inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, "caput", § 1º e § 2º, incisos I e II, da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas. (TJSP, Ação Direta de Inconstitucionalidade 2213289-26.2016.8.26.0000, Órgão Especial, Relator Tristão Ribeiro, julgada em 13/09/2017).

Destarte, em geral, o projeto de lei se enquadra na competência legislativa do Município. **Eventuais normas do projeto que violem as regras constitucionais de repartição de competências serão apreciadas oportunamente.**

2.2 – DA INICIATIVA LEGISLATIVA E DA ESPÉCIE NORMATIVA

Inexiste vício de iniciativa, pois a matéria em questão não se enquadra nos arts. 36 e 58 da Lei Orgânica, podendo a iniciativa legislativa se dar por meio de qualquer vereador e até mesmo por iniciativa popular.

Ressalte-se que o projeto não versa sobre serviço público e sim sobre "transporte motorizado privado" (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012), razão pela qual a iniciativa legislativa não é privativa do Prefeito.

Quanto à espécie normativa utilizada, em princípio, não se trata de matéria reservada à lei complementar, podendo ser regulada por lei ordinária. **Eventuais disposições do projeto que versem sobre matéria afeta à lei complementar serão apontadas oportunamente.**

2.3– DO MÉRITO

2.3.1 – DOS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA E DA LIVRE CONCORRÊNCIA

O art. 1º, III, da Constituição alça os valores sociais do trabalho e da **livre iniciativa** como princípio fundamental da República Federativa do Brasil.

No mesmo toar, o art. 170 da Lei Maior estabelece que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na **livre iniciativa** e elenca a **livre**



concorrência (inciso IV) dentre os princípios do Direito Econômico. O parágrafo único desse dispositivo estabelece a liberdade do exercício de atividades econômicas:

Art. 170. Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Leonardo Vizeu Figueiredo¹ explica o fundamento da livre iniciativa:

Significa que o Estado não deve restringir o exercício da atividade econômica, salvo nos casos em que se fizer necessário, para fins de proteção do consumidor e de toda a sociedade. Outrossim, podemos destacar que, por este princípio, a escolha do trabalho fica ao arbítrio da liberdade do indivíduo (pessoa natural ou jurídica), não podendo o Estado interferir para tanto. Todavia, consubstanciado na defesa da coletividade, o Estado pode e deve disciplinar, impondo os requisitos mínimos necessários para o exercício da atividade laborativa, com o fito de que esta seja exercida, tão somente, por profissionais capacitados e habilitados para tanto.

De outro giro, o princípio da livre concorrência resguarda a livre e racional competitividade entre os agentes que atuam no mercado, permitindo que qualquer pessoa possa livremente ingressar em determinado nicho econômico e dele sair sem qualquer interferência decorrente dos interesses de terceiros. Para tanto, o Estado deve evitar criar restrições excessivas à participação dos agentes econômicos no mercado. Por outro lado, cabe ao Estado interferir no mercado para protegê-lo dos abusos do poder econômico e de práticas anticoncorrenciais, como oligopólios, monopólios e cartéis.²

Como se nota, a Constituição consagra a liberdade do exercício de atividades econômicas. Assim, não havendo restrição legal, é possível a qualquer pessoa ingressar em determinado ramo econômico. **A ausência de restrição legal permite (não impede) que o indivíduo exerça a atividade econômica.**

2.3.2 – DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: NATUREZA JURÍDICA E POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO POR PARTICULARES

A Lei federal n. 12.587/2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, em seu art. 3º, § 2º, classificou os serviços de transporte urbano:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas

¹FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Lições de Direito Econômico**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014. Disponível em *e-book*.

²FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. *Op. cit.*; SARMENTO, Daniel. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2017.

q



que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

No art. 4º, foram apresentadas importantes definições, devendo-se destacar os incisos VIII e X:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

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

O transporte **privado** individual de passageiros não foi regulamentado, embora seja admitido pelo art. 3º, § 2º, III, b, e pelo art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012.

Por outro lado, o transporte **público** individual de passageiros foi conferido **exclusivamente aos taxistas**, conforme art. 2º da Lei n. 12.468/2011:

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Nesta senda, os arts. 12 e 12-A da Lei n. 12.587/2012, com a redação dada pela Lei n. 12.865/2013, assim dispõem:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

9



Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Vale ressaltar que a redação primitiva do art. 12 da Lei n. 12.587/2012 qualificava o transporte individual de passageiros como serviço público. Todavia, com a edição da Lei n. 12.865/2013, o transporte individual de passageiros passou a ser **serviço de utilidade pública**, instituto que não se confunde com os serviços públicos.

Maria Sylvia Zanella Di Pietro³ observa que serviço público é:

Toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público.

A autora⁴ acrescenta que:

A sua criação é feita por lei e corresponde a uma opção do Estado; este assume a execução de determinada atividade que, por sua importância para a coletividade, parece não ser conveniente ficar dependendo da iniciativa privada.

Nesse sentido, é fácil perceber que a execução dos serviços públicos compete ao Estado (art. 175, *caput*, da Constituição), mas a definição daquilo que seja serviço público é dada **por lei**, constituindo-se mera opção estatal escolher o que é de sua conveniência oferecer, por seus meios, à sociedade ou não, com base nas necessidades coletivas.

De outro giro, serviço de utilidade pública é uma **atividade econômica (privada)** que, por sua importância bem-estar da coletividade, sujeita-se a forte regulação e fiscalização estatal, embora a prestação de serviços não esteja legalmente atribuída ao Estado. A prestação dessa atividade é permitida a qualquer particular que atenda aos requisitos legais, não havendo que se falar em concessão ou permissão de serviço público (art. 175 da Constituição).

³ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 20. ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 107.

⁴ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Op. cit.*, p. 108.

4



Frise-se que a nova redação do art. 12 da Lei n. 12.587/2012 qualificou o transporte individual de passageiros como serviço de utilidade pública e excluiu a exigência de permissão do poder público para a prestação deste serviço.

Diante disso, infere-se que o transporte individual de passageiros não possui natureza jurídica de serviço público, e sim de **atividade econômica de mercado**, coexistindo duas modalidades: a pública, prestada privativamente pelos táxis, e a privada, que pode ser livremente prestada pelos particulares com base no art. 170, parágrafo único, da Constituição, independentemente de regulamentação.

Corroborando este entendimento, Daniel Sarmiento⁵ assevera:

Portanto, conclui-se que não há, na legislação de regência, a publicização do transporte individual de passageiro, que permanece, na sua totalidade, no âmbito da *atividade econômica em sentido estrito*. O transporte individual de passageiros compõe-se, de todo modo, de duas modalidades: a "*pública*", que configura serviço de utilidade pública, sujeita assim a intensa regulação estatal, e que é prestada de modo privativo pelos táxis; e a *privada*, prevista na lei, que não foi ainda regulamentada – o que, pelo princípio da livre empresa (art. 170, Parágrafo único) não impede a sua prestação pelos particulares interessados em fazê-lo.

Como se nota, **o transporte individual remunerado de passageiros não é atividade restrita aos taxistas**, sendo admitido o seu exercício por particulares. Apenas o "transporte público individual" é privativo dos taxistas. Essa é a melhor interpretação da Lei n. 12.587/2012, norteada pelos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, pelo princípio da livre concorrência e pela regra da liberdade do exercício da atividade econômica (arts. 1º, III, e 170, IV e parágrafo único, da Constituição).

Cabe mencionar que os Tribunais têm declarado a inconstitucionalidade de leis que proíbem o transporte individual de passageiros por particulares.

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei nº13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas, que "dispõe sobre as normas para execução dos serviços de transporte individual de passageiros em veículos automotores de aluguel táxi e dá outras providências". **Proibição de transporte individual de passageiros, concorrente com o serviço de táxi e que não detenha autorização do órgão competente.** Ausência de invasão da competência legislativa federal, por se tratar de tema afeto à União, Estados e Municípios, guardando relação com o interesse local. **Existência, contudo, de vício de inconstitucionalidade material nos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, "caput", § 1º e § 2º, incisos I e II, da norma impugnada, pelos quais é considerada clandestina a atividade de transporte individual de passageiros que concorra com o serviço de táxi e sem autorização do órgão competente, passível de sanção administrativa. Infringência aos princípios da livre iniciativa, da liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão, da razoabilidade e da proporcionalidade, ao predicado da livre concorrência, bem como a liberdade de escolha do consumidor.** Afronta aos artigos 1º, inciso IV, 5º, inciso XIII, 170, inciso IV, todos da Constituição Federal, e aos artigos 111 e 144, da Constituição do Estado

⁵Op. cit., p. 29.



de São Paulo. Precedentes. Ação julgada parcialmente procedente, declarada a inconstitucionalidade dos artigos 17, § 2º, inciso V, e 22, "caput", § 1º e § 2º, incisos I e II, da Lei nº 13.775, de 12 de janeiro de 2010, do Município de Campinas. (TJSP, Ação Direta de Inconstitucionalidade 2213289-26.2016.8.26.0000, Órgão Especial, Relator Tristão Ribeiro, julgada em 13/09/2017).

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE PROPOSTA PELA PROCURADORIA GERAL DE JUSTIÇA. LEI MUNICIPAL QUE PROÍBE O TRANSPORTE REMUNERADO DE PESSOAS EM VEÍCULOS PARTICULARES E IMPÕE SANÇÃO DE NATUREZA CÍVEL E ADMINISTRATIVA AOS CONDUTORES, PROPRIETÁRIOS DO VEÍCULO E/OU À EMPRESA, TODOS EM RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA, NO MUNICÍPIO DE SALVADOR.

[...]

INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL (OU NOMOESTÁTICA). PROCEDÊNCIA. A LEI DA EDILIDADE SOTEROPOLITANA AFRONTA SOBREMANEIRA OS PRINCÍPIOS GERAIS NORTEADORES DA ATIVIDADE ECONÔMICA, COMO A LIVRE INICIATIVA, A LIVRE CONCORRÊNCIA, LIBERDADE NO EXERCÍCIO DE QUALQUER TRABALHO, LIVRE EXERCÍCIO DE ATIVIDADE ECONÔMICA E DA DEFESA DO CONSUMIDOR.

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL QUE EFETIVAMENTE VIOLA NORMAS CONSTITUCIONAIS RESPONSÁVEIS PELO DESENVOLVIMENTO DA ATIVIDADE ECONÔMICA, BEM COMO AFRONTA OS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS DA REPÚBLICA.

O TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS POSSUI PREVISÃO LEGAL NO ART. 3º, §2º, INCISO I, ALÍNEA "A", INCISO II, ALÍNEA "B", INCISO III, ALÍNEA "B" DA LEI Nº. 12.587/12, QUE INSTITUI AS DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. A MODALIDADE DE TRANSPORTE PROIBIDA PELA LEI MUNICIPAL É REGIDA PELAS NORMAS DE DIREITO PRIVADO, MAIS PRECISAMENTE PELO CÓDIGO CIVIL DE 2002, QUE DISPÕE SOBRE O CONTRATO DE TRANSPORTE.

O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO PRIVADO DE PASSAGEIROS NÃO SE CONFUNDE COM SERVIÇO PÚBLICO, POIS NÃO SE TRATA DE ATIVIDADE ESSENCIAL A SER PRESTADA PELO ESTADO, NÃO POSSUINDO, ADEMAIS, REGIME JURÍDICO DE DIREITO PÚBLICO. O TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL É PRESTADO, PRIVATIVAMENTE, PELOS TAXISTAS, SEGUNDO DISPÕE A LEI Nº. 12.468/2011 E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PELAS EMPRESAS DE ÔNIBUS, PELA VIA DA CONCESSÃO DE SERVIÇO.

A RELAÇÃO JURÍDICA EXISTENTE ENTRE O USUÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO, POR INTERMÉDIO DE PLATAFORMA DIGITAL – UBER, E O MOTORISTA PARCEIRO DA EMPRESA INTERMEDIADORA, É CONTRATUAL, DISCIPLINADA NO ART. 730 E SEGUINTE DO CÓDIGO CIVIL. O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, POR INTERMEDIÇÃO DE PLATAFORMAS DIGITAIS, CONSTITUI MANIFESTAÇÃO DE ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO ESTRITO, CARACTERÍSTICA DE UMA SOCIEDADE MODERNA, BEM COMO UMA VERTENTE DO PRINCÍPIO DA LIVRE INICIATIVA, NÃO PODENDO SER VEDADA PELA MUNICIPALIDADE.

A AMPLIAÇÃO DE ATIVIDADES NO MERCADO ECONÔMICO FOMENTA A CONCORRÊNCIA E, POR CONSEQUENTE, PROMOVE UMA MELHORIA DO SERVIÇO, PERMITINDO AO CONSUMIDOR O EXERCÍCIO DO SEU PODER DE ESCOLHA, PERANTE UMA MIRÍADE DE SERVIÇOS MAIS QUALIFICADOS, RAZÃO PELA QUAL NÃO SE VISLUMBRA RAZOABILIDADE NA PROIBIÇÃO IMPOSTA PELA LEI MUNICIPAL.

9



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Rua 24 de Janeiro, 53 - Bairro: 6 de Agosto



DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL E MATERIAL DO ART. 1º E POR ARRASTAMENTO OS ARTIGOS: 3º E 4º DA LEI MUNICIPAL Nº. 9.066 DE 1 DE JUNHO DE 2016. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE JULGADA PROCEDENTE.

(TJBA, Ação Direta de Inconstitucionalidade, Processo n. 0011161-36.2016.8.05.0000, Tribunal Pleno, Relatora Soraya Moradillo Pinto, publicado em 15/06/2017)

Fixadas estas premissas, indaga-se: o Projeto de Lei n. 057/2017 dispõe sobre o "transporte público individual", restrito aos taxistas, ou sobre "transporte motorizado privado", na dicção da Lei n. 12.587/2012?

A proposição versa sobre o transporte de passageiros individual privado, atividade econômica prevista no art. 3º, § 2º, III, *b*, e no art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012, mas ainda não regulamentada. A ementa do projeto é elucidativa: "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de **transporte motorizado privado**, e dá outras providências".

Além disso, outros argumentos demonstram que não se trata de "transporte público individual":

1. Os veículos usados no transporte regulado pelo projeto são **particulares** (art. 3º, IV, do projeto) — não são veículos de aluguel (art. 4º, VIII, da Lei n. 12.587/2012).

2. A relação entre o motorista e o usuário possui natureza contratual. Trata-se de contrato de transporte previsto no art. 730 e seguintes do Código Civil. Assim, são inaplicáveis as disposições da Lei n. 12.468/2011, dos arts. 12 e 12-A da Lei n. 12.587/2012 e da legislação municipal que regulamenta o serviço de táxi.

3. Os veículos utilizados no transporte individual privado não podem angariar usuários nas ruas, dependendo exclusivamente do aplicativo de internet. Portanto, trata-se de serviço que **não é aberto ao público** (art. 7º do projeto de lei). O serviço de táxi é aberto ao público, motivo pelo qual os taxistas podem conquistar clientes nas ruas (art. 4º, VIII, da Lei n. 12.468/2011).

Portanto, a proposição não infringe a Lei n. 12.587/2012 nem a Lei n. 12.468/2011, pois dispõe sobre transporte de passageiros privado, atividade econômica que não se confunde com o serviço de táxi. Pelo contrário, homenageia a livre iniciativa e a livre concorrência, consagradas na Constituição (arts. 1º, III, e 170, IV).

2.3.3 – DA ANÁLISE DOS ARTIGOS DO PROJETO DE LEI N. 057/2017

O Projeto de Lei n. 057/2017 regulamenta o serviço de transporte individual remunerado privado contratado com a intermediação de provedor de aplicativos de internet — ou aplicações de internet, de acordo com a nomenclatura utilizada no art. 5º, VII, da Lei n. 12.965/2014 (Marco Civil da Internet).

Analisando o art. 3º, I, do projeto, percebe-se que foi definida a expressão "viagens individualizadas". Todavia, esta expressão não é utilizada no decorrer do projeto, sendo desnecessária a conceituação.

4



O inciso II traz a definição de "compartilhamento de automóvel com condutor". Todavia, percebe-se que a expressão nada mais é do que o **transporte individual remunerado privado**, isto é, o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas. É recomendável a utilização da expressão "transporte individual remunerado privado".

Por outro lado, denota-se do inciso III do art. 3º que apenas uma "empresa, organização ou grupo" (logo, **pessoa jurídica**), pode ser operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado. Isso entra em contradição com o art. 5º, I, do projeto de lei, segundo o qual "Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de transporte motorizado privado".

O certo é que tanto uma pessoa jurídica quanto uma pessoa física podem ser operadoras de aplicações de internet, conforme se infere do art. 15, *caput* e § 1º da Lei n. 12.965/2014. Assim, deve-se adequar o conceito previsto no inciso III do art. 3º da proposição, já que uma pessoa natural também pode ser operadora de uma aplicação de transporte individual remunerado privado.

Ademais, é recomendável a supressão do § 1º do art. 5º. Isto porque o objeto da proposição é regular o transporte individual remunerado de passageiros na modalidade privada, contratado mediante a intermediação de aplicativos de internet. O próprio art. 8º do projeto deixa explícita a necessidade de que as solicitações de transporte individual remunerado privado sejam realizadas por meio de uma plataforma tecnológica. Desse modo, é contraditório o art. 5º, § 1º ao prever que os "mecanismos de transporte motorizado privado" podem ser físicos.

O art. 6º, *caput* e I, isenta o Município de responsabilidade quanto aos danos decorrentes do transporte individual privado. Trata-se de dispositivo prescindível, porquanto se trata de atividade econômica (privada), e não de serviço público, sendo evidente a ausência de responsabilidade civil da Administração e a inaplicabilidade do art. 37, § 6º, da Constituição.

Outra sugestão é a supressão do art. 6º, II, do projeto de lei, pois não existem vagas de estacionamento privativas do transporte individual remunerado privado.

Ainda que fossem legalmente criadas, não poderiam ser reservadas aos veículos de **determinado operador de aplicativo de transporte individual privado**, e sim aos prestadores desse serviço, indistintamente, em obediência ao princípio da impessoalidade (art. 37, *caput*, da Constituição). Não é possível, por exemplo, reservar determinada vaga ao UBER, ao Cabify, ao WillGo Brasil ou ao Televo. Caso fosse criada, a vaga seria reservada ao **transporte individual remunerado privado** e qualquer dos prestadores desse serviço poderiam usufruir dela.

No tocante ao art. 10, *caput* e inciso I, trata-se de norma que apenas frisam o que já está evidente no projeto: que os motoristas do transporte individual privado e os provedores de aplicativos de internet não prestam os serviços de transporte público individual nem de transporte urbano de cargas.



Quanto ao art. 10, II, do projeto, deve-se pontuar que matéria tributária é tema afeto à lei complementar, nos termos do art. 43, § 1º, I, da Lei Orgânica. No mais, o serviço sujeito à tributação do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) é "outros serviços de transporte de natureza municipal", conforme item 16.02 da lista de serviços anexa à Lei Complementar n. 116/2003 e art. 55 do Código Tributário Municipal. Esse é o enquadramento tributário correto das atividades prestadas pelos operadores de aplicativo de transporte individual remunerado privado.

Os requisitos estabelecidos para que um condutor seja credenciado estão previstos nos arts. 11, I, e 13, II. Dentre os requisitos, é necessário ressaltar a proibição do credenciamento de condutor que tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos.

Vale pontuar que o art. 3º da Lei n. 12.468/2011 não traz a exigência de bons antecedentes criminais como requisito para o exercício do serviço de táxi.

Se a ausência de condenação criminal não é requerida para o exercício do serviço de táxi, que é serviço de utilidade pública (art. 12 da Lei n. 587/2012), é desproporcional estabelecer esta restrição para os condutores do transporte individual remunerado privado. Há que se privilegiar a liberdade de exercício da atividade econômica, conforme art. 170, parágrafo único, da Constituição.

Ressalte-se que o projeto sequer exige o trânsito em julgado da condenação criminal, o que pode ensejar questionamentos sobre eventual violação do princípio da presunção de inocência (art. 5º, LVII, da Constituição).

Assim, sugere-se a exclusão da exigência de bons antecedentes criminais para os condutores do transporte individual remunerado privado.

O art. 11, § 1º, prevê que as operadores de sistema de transporte individual privado encaminhem à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS) documentação relativa aos condutores credenciados.

Dentre esses documentos, encontram-se cópia do Documento Único de Transferência (DUT) do automóvel utilizado na prestação do serviço e comprovante de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não (Seguro DPVAT).

Ocorre que o documento hábil para verificar a regularidade do veículo é o Certificado de Licenciamento Anual, previsto no art. 131 do Código de Trânsito Brasileiro. Assim, recomenda-se a alteração do inciso V do § 1º do art. 11.

Além disso, revela-se desnecessária a apresentação de comprovante de pagamento do seguro DPVAT, pois, mesmo que não tenha sido pago o prêmio do referido seguro, o prejudicado poderá obter a indenização prevista na Lei n. 6.194/1974.



Esse é o posicionamento pacífico do Superior Tribunal de Justiça nos termos da Súmula 257, que dispõe: "*A falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização*".

O art. 12, § 1º, veda a realização de pagamentos em valor superior à tarifa estabelecida pelo provedor do aplicativo de internet. Esta proibição se mostra desarrazoada, pois impede que o usuário do serviço liberalmente de uma "gorjeta" ao motorista, conduta que está enraizada no costume popular. Deve-se proibir — isto sim — que o motorista **cobre** valores superiores ao estabelecido pelo provedor do aplicativo.

O art. 13, III e respectivo parágrafo único estabelece uma espécie de intervalo interjornada para os condutores do transporte individual remunerado privado, regra similar ao que consta dos arts. 66 e 235-C, § 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Porém, inexistente vínculo empregatício entre o condutor credenciado e o operador do aplicativo de transporte. Não há controle de jornada nem subordinação jurídica. O condutor possui liberdade para exercer a atividade econômica quando e onde quiser.

Portanto, é desarrazoada a inserção da regra do intervalo intrajornada, cabível apenas nos casos de contrato de emprego em que há controle de jornada. Neste ponto, a proposição invade a competência da União para legislar sobre direito do trabalho (art. 22, I, da Constituição) e restringe indevidamente o exercício da atividade econômica pelo condutor credenciado, sendo recomendável a supressão do art. 13, III e respectivo parágrafo único.

Também é recomendável a exclusão do art. 13, IV e respectivo parágrafo único porque versam sobre a responsabilidade civil da operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado, adentrando na competência legislativa da União para legislar sobre direito civil (art. 22, I, da Constituição).

O art. 13, V, obriga que as operadoras de aplicação de transporte individual privado mantenham os registros dos condutores credenciados e das viagens individualizadas por, pelo menos, 1 (um) ano. Nisso, a proposição fere o art. 15 da Lei n. 12.965/2015, que estabelece o prazo de 6 (seis) meses. Veja-se:

Art. 15. O provedor de aplicações de internet constituído na forma de pessoa jurídica e que exerça essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos deverá manter os respectivos registros de acesso a aplicações de internet, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de 6 (seis) meses, nos termos do regulamento.

§ 1º Ordem judicial poderá obrigar, por tempo certo, os provedores de aplicações de internet que não estão sujeitos ao disposto no **caput** a guardarem registros de acesso a aplicações de internet, desde que se trate de registros relativos a fatos específicos em período determinado.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderão requerer cautelarmente a qualquer provedor de aplicações de internet que



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Rua 24 de Janeiro, 53 - Bairro: 6 de Agosto



os registros de acesso a aplicações de internet sejam guardados, inclusive por prazo superior ao previsto no **caput**, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 13.

§ 3º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 4º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Acrescente-se que o projeto de lei não ocasiona despesa, podendo ser excluído o art. 14, III.

Considerando a necessidade de reformar consideravelmente o projeto e adequar sua redação ao disposto na Lei Complementar n. 95/1998, sugere-se a proposição de substitutivo ao Projeto de Lei n. 057/2017.

2.4 – DA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

A regulamentação do transporte individual remunerado privado é tema de grande relevância para o Município e suscita inúmeros conflitos de interesses, que desembocam no Judiciário. Vale lembrar dos debates acalorados ocorridos em audiência pública realizada nesta Casa, quando se discutiu a regulamentação do UBER.

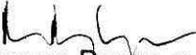
Portanto, é imprescindível a realização de novas audiências públicas com a participação do maior número de segmentos representativos da sociedade civil organizada, para apresentação do Projeto de Lei n. 057/2017 e acolhimento de sugestões da população. Essa medida permitirá a pluralização dos debates e conferirá maior legitimidade à deliberação da Câmara Municipal de Rio Branco.

3– CONCLUSÃO

Ante o exposto, esta Procuradoria opina pela aprovação do Projeto de Lei n. 057/2017, na forma do substitutivo sugerido.

É o parecer.

Rio Branco-Acre, 9 de outubro de 2017.


Renan Braga e Braga
Procurador



SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 057/2017

Regulamenta o serviço de transporte individual remunerado privado contratado por meio de aplicativos de internet.

O Prefeito do Município de Rio Branco - Acre

Faço saber que a Câmara Municipal de Rio Branco aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º Esta Lei objetiva garantir a segurança, a confiabilidade e o custo-benefício do serviço de transporte individual remunerado privado contratado por intermédio de aplicativos de internet.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte individual remunerado privado: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas;

II - provedor de aplicativo de transporte individual remunerado privado: pessoa jurídica ou natural que fornece conjunto de funcionalidades acessíveis por meio de um terminal conectado à internet e destinadas a intermediar a contratação do serviço de transporte individual remunerado privado.

Art. 3º O serviço de transporte individual remunerado privado será prestado em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao Município a fiscalização e cobrança dos tributos devidos, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. O Município estimulará o serviço de que trata esta Lei, em consonância com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e com o Decreto nº 392, de 20 de abril de 2015.

Art. 4º Poderão prestar o serviço de transporte individual remunerado privado todos os condutores que preencham os seguintes requisitos:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação com a observação de exercício de atividade remunerada;

II - estar quite com as obrigações relativas a impostos, seguro obrigatório e multas de trânsito quanto aos veículos utilizados na prestação do serviço; e

III - possuir residência fixa.

Art. 5º Os provedores de aplicativos de transporte com condutores no Município de Rio Branco efetuarão registro na Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS) observando os parâmetros indicados no regulamento.



Art. 6º São deveres dos motoristas vinculados a provedores de aplicativos de transporte individual remunerado privado:

I - informar imediatamente ao provedor de aplicativos de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o art. 4º;

II - manter, junto ao provedor de aplicativos de internet, lista atualizada dos veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III - manter o veículo utilizado na prestação do serviço em boas condições de manutenção e limpeza;

IV - atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V - usar vestimentas adequadas para a função; e

VI - abster-se de cobrar valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos.

Art. 7º Os motoristas do transporte individual remunerado privado não deverão embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que o serviço tenha sido previamente contratado por meio do aplicativo de internet.

Parágrafo único. O descumprimento deste artigo configura transporte ilegal de passageiros.

Art. 8º Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado manterão cadastro atualizado dos responsáveis pela prestação do serviço, contendo cópia dos seguintes documentos:

I - Carteira Nacional de Habilitação;

II - Certificado de Licenciamento Anual dos veículos utilizados na prestação do serviço para comprovação do requisito previsto no art. 4º, II, conforme art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; e

III - comprovante de endereço.

Parágrafo único. Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado privado encaminharão semestralmente à RBTRANS documento com as informações constantes do cadastro de que trata este artigo.

Art. 9º São deveres dos provedores de aplicativos de internet:

I - assegurar que o condutor utilize, na prestação do serviço, somente veículo que esteja listado em seu cadastro;

II - apresentar ao usuário os métodos de cálculo das tarifas referentes ao serviço de transporte individual remunerado privado;



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Rua 24 de Janeiro, 53 - Bairro: 6 de Agosto



III - disponibilizar ao usuário tarifa estimada do serviço antes da confirmação da contratação;

IV - enviar ao usuário, antes do início da viagem, nome e fotografia do condutor que prestará o serviço, além do modelo e placa de identificação do veículo;

V - garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;

VI - armazenar as informações sobre viagens realizadas e condutores credenciados, nas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014; e

VII - fornecer os documentos e informações requisitados pelas autoridades competentes com relação às suas atividades, aos dados dos condutores e aos veículos cadastrados.

§ 1º O aplicativo de transporte poderá permitir a efetivação de pagamentos diretamente ao motorista por meio de dinheiro ou outro meio viável, sendo vedada a cobrança de valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos de internet.

§ 2º O provedor de aplicativos de internet possibilitará que os usuários tenham acesso às informações relativas aos pagamentos efetuados, observado o prazo previsto no art. 15 da Lei nº 12.956, de 2014.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

[Handwritten mark]



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Setor da Comissões Técnicas

Rua 24 de janeiro, nº 53 – 6 de Agosto - Rio Branco – AC – CEP 69.905-596
Tel. +55 (68) 3302 – 7235 - Email: camara@riobranco.ac.leg.br



PARECER CONJUNTO Nº 73/2017

Da **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL** e da **COMISSÃO DE URBANISMO, TRÂNSITO E TRANSPORTE** sobre o Projeto de Lei nº 57/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

Autoria: Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude
Relator: Vereador Artêmio Costa - CCJ
Vereador Railson Correia - CUIT

I - RELATÓRIO

Trata-se de parecer acerca da legalidade e da constitucionalidade do Projeto de Lei nº 57/2017, de iniciativa dos Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado e dá outras providências".

Projeto de Lei juntado às fls. 02/07 e justificativa às fls. 08/11, ausentes outros documentos.

A intenção do Projeto de Lei é regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas.

Os autores do projeto afirmaram que o sistema de compartilhamento de automóveis é uma alternativa aos meios tradicionais e antiquados de locomoção.

Destacaram que o sistema de compartilhamento de automóveis não está regulamentado pelo ordenamento pátrio, razão pela qual é lícito em decorrência do princípio da livre iniciativa. Disseram que essa atividade não configura serviço público porque a lei não o caracteriza como tal e que também não se trata de um serviço privado dependente de autorização legal.

Mencionaram que a referida atividade é considerada pela Lei n. 12.587/2012 como transporte privado individual e pode ser ofertada independentemente de regulação legal em respeito ao princípio da autonomia da vontade.

Salientaram que o sistema de compartilhamento de automóveis não viola qualquer lei brasileira, coopera para a melhoria do transporte dos cidadãos e valoriza o princípio constitucional da livre iniciativa.

É o necessário a relatar.

"Valorize a vida, não use drogas"

Subscrevo

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Setor das Comissões Técnicas

Rua 24 de Janeiro, nº 53 – 6 de Agosto - Rio Branco – AC – CEP 69.905-596
Tel. +55 (68) 3302 – 7235 - Email: camara@riobranco.ac.leg.br



II – FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, cumpre salientar que o projeto de lei se enquadra nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios, não incluindo a possibilidade de editar leis sobre o tema, o que acarretaria inconstitucionalidade por vício de iniciativa, uma vez que os parlamentares municipais não são autorizados a legislar sobre o tema.

A competência para legislar sobre normas relativas ao transporte é da União, conforme dispositivo expressamente previsto na Constituição Federal:

Art. 21. Compete à União:

[...]

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

[...]

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

[...]

XI - trânsito e transporte.

Nota-se que o município não possui autorização constitucional para legislar sobre transporte, tendo somente autorização para organizar e prestação direta ou indiretamente o transporte coletivo urbano.

Vale acrescentar que já existe Projeto de Lei Complementar nº 28/2017 no Congresso Nacional visando a regulamentação do transporte privado de passageiros, sendo, portanto, recomendável, aguardar o advento da legislação federal, em respeito à competência da União.

III – VOTO

Tendo em vista o exposto, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 57/2017.

Sala das Comissões Técnicas, em 13 de dezembro de 2017.

M. S. Costa
Vereador Artêmio Costa
Relator

"Valorize a vida, não use drogas"

Sinhinho



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Setor das Comissões Técnicas

Rua 24 de janeiro, nº 53 - 6 de Agosto - Rio Branco - AC - CEP 69.905-596
Tel. +55 (68) 3302 - 7235 - Email: camara@riobranco.ac.leg.br



A **Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final**, em reunião nesta data, decide pela rejeição do Projeto de Lei nº 57/2017.

Presidente:

Vereador Eduardo Farias *Eduardo Farias*

Vice-Presidente:

Vereadora Elzinha Mendonça *Elzinha Mendonça*

Membros Titulares:

Vereador Rodrigo Forneck *Rodrigo Forneck*

Vereador Artêmio Costa

Vereador Roberto Duarte *Roberto Duarte* <Contra>

Membros Suplentes:

Vereador Antônio Moraes *Antônio Moraes*

Vereador N. Lima

Vereador Railson Correia

Relator

A **Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte**, em reunião nesta data, decide pela rejeição do Projeto de Lei nº 57/2017.

Presidente:

Vereador Railson Correia

Vice-Presidente:

Vereador Eduardo Farias *Eduardo Farias*

Membros Titulares:

Vereador Antônio Moraes *Antônio Moraes*

Vereador Emerson Jarude *Emerson Jarude* <Contra>

Vereador Lene Petecão *Lene Petecão*

Membros Suplentes:

Vereador Mamed Dankar

Vereadora N. Lima



PARECER N. 105/2018
PROJETO DE LEI N. 57/2017

ASSUNTO: Parecer sobre o Projeto de Lei n. 57/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

INTERESSADA: Presidência

PROJETO DE LEI N. 57/2017. TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. REGULAMENTAÇÃO PELA LEI N. 13.640/2018, QUE ALTEROU A LEI N. 12.587/2012. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS. SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO. APROVAÇÃO.

1 – RELATÓRIO

Trata-se de parecer acerca da legalidade e da constitucionalidade do Projeto de Lei n. 57/2017, de iniciativa dos Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado e dá outras providências".

Projeto de lei juntado às fls. 02/07, justificativa às fls. 08/11, parecer desta Procuradoria às fls. 12/27, parecer conjunto da Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final e da Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte às fls. 28/30.

No parecer de fls. 12/27, esta Procuradoria já apreciou a legalidade e a constitucionalidade do projeto de lei, mas, por solicitação dos autores da proposição, a Presidência remeteu dos autos para emissão de novo parecer, considerando o advento de nova legislação federal sobre o tema.

É o necessário a relatar.

2 – FUNDAMENTAÇÃO

2.1 – DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DO MUNICÍPIO

Inicialmente, cumpre salientar que o projeto de lei se enquadra nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios, de acordo com o que dispõe o art. 30, I e II, da Constituição, por se tratar de matéria de interesse local e suplementação da legislação federal que estabelece as bases da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012).

Neste ponto, verifica-se que os arts. 11-A e 11-B da Lei n. 12.587/2012, alterada pela Lei n. 13.640/2018, conferem aos Municípios e ao Distrito Federal a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.



Destarte, em geral, o projeto de lei se enquadra na competência legislativa do Município, o que foi reforçado com o advento da Lei n. 13.640/2018. **Eventuais normas do projeto que violem as regras constitucionais de repartição de competências serão apreciadas oportunamente.**

2.2 – DA INICIATIVA LEGISLATIVA E DA ESPÉCIE NORMATIVA

Inexiste vício de iniciativa, pois a matéria em questão não se enquadra nos arts. 36 e 58 da Lei Orgânica, podendo a iniciativa legislativa se dar por meio de qualquer vereador e até mesmo por iniciativa popular.

Ressalte-se que o projeto não versa sobre serviço público e sim sobre "transporte remunerado privado individual de passageiros" (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012, com a redação dada pela Lei n. 13.640/2018), razão pela qual a iniciativa legislativa não é privativa do Prefeito.

Quanto à espécie normativa utilizada, em princípio, não se trata de matéria reservada à lei complementar, podendo ser regulada por lei ordinária. **Eventuais disposições do projeto que versem sobre matéria afeta à lei complementar serão apontadas oportunamente.**

2.3 – DO MÉRITO

No parecer de fls. 12/27, afirmou-se que o transporte individual de passageiros configura atividade econômica de mercado, coexistindo duas modalidades: a pública, prestada privativamente pelos táxis, e a privada, que pode ser livremente prestada pelos particulares com base no art. 170, parágrafo único, da Constituição.

Ademais, ficou demonstrado que a proposição versa sobre o transporte de passageiros individual privado. Essa atividade foi regulamentada pela Lei n. 13.640/2018, que alterou a Lei n. 12.587/2012:

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
Rua 24 de Janeiro, 53 - Bairro: 6 de Agosto



remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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

O Projeto de Lei n. 57/2017 regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual contratado com a intermediação de provedor de aplicativos de internet — ou aplicações de internet, de acordo com a nomenclatura utilizada no art. 5º, VII, da Lei n. 12.965/2014 (Marco Civil da Internet).

Cabe realçar que, no parecer de fls. 12/27, os artigos da proposição foram apreciados pormenorizadamente. Todavia, o advento da Lei n. 13.640/2018 requer uma nova análise da proposta.

Analisando o art. 3º, I, do projeto, percebe-se que foi definida a expressão "viagens individualizadas". Todavia, esta expressão não é utilizada no decorrer do projeto, sendo desnecessária a conceituação.



O inciso II traz a definição de "compartilhamento de automóvel com condutor". Todavia, percebe-se que a expressão nada mais é do que o **transporte remunerado privado individual de passageiros**, isto é, o "serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede" (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012). É recomendável a utilização da expressão "transporte remunerado privado individual de passageiros".

Por outro lado, denota-se do inciso III do art. 3º que apenas uma "empresa, organização ou grupo" (logo, **pessoa jurídica**), pode ser operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado. Isso entra em contradição com o art. 5º, I, do projeto de lei, segundo o qual "Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de transporte motorizado privado".

O certo é que tanto uma pessoa jurídica quanto uma pessoa física podem ser operadoras de aplicações de internet, conforme se infere do art. 15, *caput* e § 1º da Lei n. 12.965/2014. Assim, deve-se adequar o conceito previsto no inciso III do art. 3º da proposição, já que uma pessoa natural também pode ser operadora de uma aplicação de transporte individual remunerado privado.

Ademais, é recomendável a supressão do § 1º do art. 5º. Isto porque o objeto da proposição é regular o transporte individual remunerado de passageiros na modalidade privada, que deve ser contratado mediante a intermediação de aplicativos de internet ou outras plataformas de comunicação em rede (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012). O próprio art. 8º do projeto deixa explícita a necessidade de que as solicitações de transporte individual remunerado privado sejam realizadas por meio de uma plataforma tecnológica. Desse modo, é contraditório o art. 5º, § 1º ao prever que os "mecanismos de transporte motorizado privado" podem ser físicos.

O art. 6º, *caput* e I, isenta o Município de responsabilidade quanto aos danos decorrentes do transporte individual privado. Trata-se de dispositivo prescindível, porquanto se trata de atividade econômica (privada), e não de serviço público, sendo evidente a ausência de responsabilidade civil da Administração e a inaplicabilidade do art. 37, § 6º, da Constituição.

Outra sugestão é a supressão do art. 6º, II, do projeto de lei, pois não existem vagas de estacionamento privativas do transporte individual remunerado privado.

Ainda que fossem legalmente criadas, não poderiam ser reservadas aos veículos de **determinado operador de aplicativo de transporte privado individual**, e sim aos prestadores desse serviço, indistintamente, em obediência ao princípio da impessoalidade (art. 37, *caput*, da Constituição). Não é possível, por exemplo, reservar determinada vaga ao UBER, ao Cabify, ao WillGo Brasil ou ao Televo. Caso fosse criada, a vaga seria reservada ao **transporte remunerado**



privado individual de passageiros e qualquer dos prestadores desse serviço poderiam usufruir dela.

No tocante ao art. 10, *caput* e inciso I, trata-se de norma que apenas frisa o que já está evidente no projeto: que os motoristas do transporte privado individual e os provedores de aplicativos de internet não prestam os serviços de transporte público individual nem de transporte urbano de cargas.

Quanto ao art. 10, II, do projeto, deve-se pontuar que matéria tributária é tema afeto à lei complementar, nos termos do art. 43, § 1º, I, da Lei Orgânica. No mais, o serviço sujeito à tributação do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) é "outros serviços de transporte de natureza municipal", conforme item 16.02 da lista de serviços anexa à Lei Complementar n. 116/2003 e art. 55 do Código Tributário Municipal. Esse é o enquadramento tributário correto das atividades prestadas pelos operadores de aplicativo de transporte individual remunerado privado.

Os requisitos estabelecidos para que um condutor seja credenciado estão previstos nos arts. 11, I, e 13, II. Dentre os requisitos, é necessário ressaltar a proibição do credenciamento de condutor que tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos. Esta exigência está de acordo com o art. 11-B, IV, da Lei n. 12.587/2012.

O art. 11, § 1º, prevê que as operadores de sistema de transporte individual privado encaminhem à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS) documentação relativa aos condutores credenciados.

Dentre esses documentos, encontram-se cópia do Documento Único de Transferência (DUT) do automóvel utilizado na prestação do serviço e comprovante de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não (Seguro DPVAT).

Ocorre que o documento hábil para verificar a regularidade do veículo é o Certificado de Licenciamento Anual, previsto no art. 131 do Código de Trânsito Brasileiro e no art. 11-B, III, da Lei n. 12.587/2012. Assim, recomenda-se a alteração do inciso V do § 1º do art. 11.

Por outro lado, a obrigatoriedade de apresentação de comprovante de pagamento do seguro DPVAT decorre do art. 11-A, II, da Lei n. 12.587/2012.

É aconselhável ainda fazer outras modificações ao projeto para adequá-lo aos arts. 11-A, II e III, e 11-B, da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Deve-se exigir a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros e a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social. Além disso, o condutor deve possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada.



O art. 12, § 1º, veda a realização de pagamentos em valor superior à tarifa estabelecida pelo provedor do aplicativo de internet. Esta proibição se mostra desarrazoada, pois impede que o usuário do serviço liberalmente dê uma "gorjeta" ao motorista, conduta que está enraizada no costume popular. Deve-se proibir — isto sim — que o motorista **cobre** valores superiores ao estabelecido pelo provedor do aplicativo.

O art. 13, III e respectivo parágrafo único estabelece uma espécie de intervalo interjornada para os condutores do transporte individual remunerado privado, regra similar ao que consta dos arts. 66 e 235-C, § 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Porém, inexistente vínculo empregatício entre o condutor credenciado e o operador do aplicativo de transporte. Não há controle de jornada nem subordinação jurídica. O condutor possui liberdade para exercer a atividade econômica quando e onde quiser.

Portanto, é desarrazoada a inserção da regra do intervalo intrajornada, cabível apenas nos casos de contrato de emprego em que há controle de jornada. Neste ponto, a proposição invade a competência da União para legislar sobre direito do trabalho (art. 22, I, da Constituição) e restringe indevidamente o exercício da atividade econômica pelo condutor credenciado, sendo recomendável a supressão do art. 13, III e respectivo parágrafo único.

Também é recomendável a exclusão do art. 13, IV e respectivo parágrafo único porque versam sobre a responsabilidade civil da operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado, adentrando na competência legislativa da União para legislar sobre direito civil (art. 22, I, da Constituição).

O art. 13, V, obriga que as operadoras de aplicação de transporte individual privado mantenham os registros dos condutores credenciados e das viagens individualizadas por, pelo menos, 1 (um) ano. Nisso, a proposição fere o art. 15 da Lei n. 12.965/2015, que estabelece o prazo de 6 (seis) meses. Veja-se:

Art. 15. O provedor de aplicações de internet constituído na forma de pessoa jurídica e que exerça essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos deverá manter os respectivos registros de acesso a aplicações de internet, sob sigilo, em ambiente controlado e de segurança, pelo prazo de 6 (seis) meses, nos termos do regulamento.

§ 1º Ordem judicial poderá obrigar, por tempo certo, os provedores de aplicações de internet que não estão sujeitos ao disposto no **caput** a guardarem registros de acesso a aplicações de internet, desde que se trate de registros relativos a fatos específicos em período determinado.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderão requerer cautelarmente a qualquer provedor de aplicações de internet que os registros de acesso a aplicações de internet sejam guardados, inclusive por prazo superior ao previsto no **caput**, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 13.



§ 3º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 4º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Acrescente-se que o projeto de lei não ocasiona despesa, podendo ser excluído o art. 14, III.

Considerando a necessidade de reformar consideravelmente o projeto e adequar sua redação ao disposto na Lei Complementar n. 95/1998, sugere-se a proposição de substitutivo ao Projeto de Lei n. 57/2017.

2.4 – DA REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

A regulamentação do transporte individual remunerado privado é tema de grande relevância para o Município e suscita inúmeros conflitos de interesses, que desembocam no Judiciário. Vale lembrar dos debates acalorados ocorridos em audiência pública realizada nesta Casa, quando se discutiu a regulamentação do UBER.

Portanto, é imprescindível a realização de novas audiências públicas com a participação do maior número de segmentos representativos da sociedade civil organizada, para apresentação do Projeto de Lei n. 57/2017 e acolhimento de sugestões da população. Essa medida permitirá a pluralização dos debates e conferirá maior legitimidade à deliberação da Câmara Municipal de Rio Branco.

3– CONCLUSÃO

Ante o exposto, esta Procuradoria opina pela aprovação do Projeto de Lei n. 57/2017, na forma do substitutivo sugerido.

É o parecer.

Rio Branco-Acre, 2 de maio de 2018.


Renan Braga e Braga
Procurador



SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 57/2017

Regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Prefeito do Município de Rio Branco - Acre

Faço saber que a Câmara Municipal de Rio Branco aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º Esta Lei objetiva garantir a segurança, a confiabilidade e o custo-benefício do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto nos artigos 4º, 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II - provedor de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros: pessoa jurídica ou natural que fornece conjunto de funcionalidades acessíveis por meio de um terminal conectado à internet e destinadas a intermediar a contratação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 3º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será prestado em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao Município a fiscalização e cobrança dos tributos devidos, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. O Município estimulará o serviço de que trata esta Lei, em consonância com a Lei nº 12.587, de 2012, e com o Decreto nº 392, de 20 de abril de 2015.

Art. 4º Poderão prestar o serviço de transporte remunerado privado individual todos os condutores que preencham os seguintes requisitos:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de exercício de atividade remunerada;

II - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

III - estar quite com as obrigações relativas a impostos, multas de trânsito e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) quanto aos veículos utilizados na prestação do serviço;

IV - estar inscrito como contribuinte individual no Regime Geral de Previdência Social, conforme art. 11, V, *h*, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

V - possuir residência fixa; e



VI - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 5º Os provedores de aplicativos de transporte com condutores no Município de Rio Branco efetuarão registro na Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS), observando os parâmetros indicados no regulamento.

Art. 6º São deveres dos motoristas vinculados a provedores de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros:

I - informar imediatamente ao provedor de aplicativos de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o art. 4º;

II - manter, junto ao provedor de aplicativos de internet, lista atualizada dos veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III - manter o veículo utilizado na prestação do serviço em boas condições de manutenção e limpeza;

IV - atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V - usar vestimentas adequadas para a função; e

VI - abster-se de cobrar valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos.

Art. 7º Os motoristas do transporte remunerado privado individual não deverão embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que o serviço tenha sido previamente contratado por meio do aplicativo de internet.

Parágrafo único. O descumprimento deste artigo configura transporte ilegal de passageiros.

Art. 8º Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado manterão cadastro atualizado dos responsáveis pela prestação do serviço, contendo cópia dos seguintes documentos:

I - Carteira Nacional de Habilitação;

II - Certificado de Registro e Licenciamento Anual dos veículos utilizados na prestação do serviço;

III - comprovante de pagamento do seguro DPVAT;

IV - comprovante de inscrição do condutor como contribuinte individual no Regime Geral de Previdência Social;

V - certidão de antecedentes criminais; e

VI - comprovante de endereço.



Parágrafo único. Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado privado encaminharão semestralmente à RBTRANS comprovante de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e documento com as informações constantes do cadastro de que trata este artigo.

Art. 9º São deveres dos provedores de aplicativos de internet:

I - assegurar que o condutor utilize, na prestação do serviço, somente veículo que esteja listado em seu cadastro;

II - apresentar ao usuário os métodos de cálculo das tarifas referentes ao serviço de transporte individual remunerado privado;

III - disponibilizar ao usuário tarifa estimada do serviço antes da confirmação da contratação;

IV - enviar ao usuário, antes do início da viagem, nome e fotografia do condutor que prestará o serviço, além do modelo e placa de identificação do veículo;

V - garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;

VI - armazenar as informações sobre viagens realizadas e condutores credenciados, nas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014; e

VII - fornecer os documentos e informações requisitados pelas autoridades competentes com relação às suas atividades, aos dados dos condutores e aos veículos cadastrados.

§ 1º O aplicativo de transporte poderá permitir a efetivação de pagamentos diretamente ao motorista por meio de dinheiro ou outro meio viável, sendo vedada a cobrança de valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos de internet.

§ 2º O provedor de aplicativos de internet possibilitará que os usuários tenham acesso às informações relativas aos pagamentos efetuados, observado o prazo previsto no art. 15 da Lei nº 12.956, de 2014.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



**CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
PROCURADORIA GERAL**



PROJETO DE LEI N. 57/2017

ASSUNTO: Parecer sobre o Projeto de Lei n. 57/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

INTERESSADA: Presidência

DESPACHO DO PROCURADOR-GERAL

Aprovo o Parecer nº. 57/2018, de lavra do Procurador Renan Braga e Braga, por seus próprios fundamentos.

Encaminhe-se os autos à Presidência da Câmara Municipal de Rio Branco.

Rio Branco-AC, 03 de maio de 2018.

Mauro Eduardo Soares de Almeida
Procurador-Geral



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO - ACRE

Rua 24 de Janeiro, nº 53 – Bairro Seis de Agosto
CNPJ: 04.035.143/0001-90



ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DA UBER DO MUNICÍPIO - CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO – ESTADO DO ACRE. Aos cinco dias do mês de junho do ano de dois mil e dezessete, às nove horas e trinta minutos, sob a Presidência do Vereador **Manuel Marcos**, secretariado pelo Edil **José Carlos dos Santos Lima**, presentes os Vereadores **Artêmio Costa, Eduardo Farias, Elzinha Mendonça, Emerson Jarude, Mamed Dankar, Lene Petecão, Railson Correia, Roberto Duarte e Rodrigo Forneck** foi declarada aberta a audiência. Autor do requerimento de iniciativa, **Vereador Roberto Duarte**, assomou a tribuna. Destacou a iniciativa da Casa em organizar e sediar este debate. Solicitou aos convidados que mantenham durante o debate o total respeito com opiniões divergentes. Destacou que legalmente a UBER não encontra empecilho legal para funcionamento no município. **Speridião Teixeira**, Presidente do Sindicato dos Taxistas de Rio Branco/AC, assomou a tribuna. Defendeu o impedimento do funcionamento da UBER em Rio Branco e destacou impedimentos legais para seu funcionamento, bem como existência de dossiê contrário ao serviço. **Thiago Cabral**, Associação dos Jovens Empresários do Acre – AJEC/AC, assomou a tribuna. Defendeu o debate amplo da matéria. Enalteceu a evolução dos mecanismos sociais. Defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Willamis França**, Jornalista, assomou a tribuna. Defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Pedro Mourão**, representante da Federação Interestadual das Regiões Norte e Nordeste dos Trabalhadores em Transportes de Mototaxistas, Motoboys, Moto-fretes e Taxistas, assomou a tribuna. Defendeu o impedimento do funcionamento da UBER em Rio Branco. **Luiz N. Araújo**, representante do Sindicato dos Mototaxistas de Rio Branco/AC, assomou a tribuna. Defendeu o impedimento do funcionamento da UBER em Rio Branco. **Athos Santos**, cidadão, assomou a tribuna. Defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Teonísio**, cidadão, defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Junior Santos**, cidadão, defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Jamil**, representante da Executiva Rádio Táxi, defendeu a instalação da UBER em Rio Branco/AC. **Vereador Emerson Jarude** assomou a tribuna. Defendeu o amplo debate social em busca de melhorias dos serviços públicos. Declarou que o debate não pode invadir a seara política. **Vereador Rodrigo Forneck** assomou a tribuna. Defendeu o debate político e técnico a respeito da matéria. Afirmou a necessidade de valorizar os serviços regulamentados. **Vereadora Lene Petecão** assomou a tribuna. Defendeu o amplo debate com oitiva de ambas as partes. Afirmou que está construindo sua posição a respeito do assunto. **Vereador Artêmio Costa** assomou a tribuna. Defendeu o amplo debate do tema e a regulamentação do serviço oferecido pelo Uber. **Vereador Railson Correia** assomou a tribuna. Defendeu o amplo debate do tema e a implementação da tecnologia no serviço de transporte no município, seja com a Uber, seja com as opções já existentes. **Vereador Eduardo Farias** assomou a tribuna. Defendeu a espera de lei federal sobre a matéria. **Vereador Roberto Duarte** assomou a tribuna. Agradeceu aos presentes pelo valoroso debate. Enalteceu a iniciativa dos taxistas de aprimorar o serviço prestado. Defendeu a regulamentação do serviço da Uber em esfera federal, como determina a Constituição Federal. Nada mais havendo a ser tratado, a **audiência foi encerrada** e, para constar, lavrada a presente ata que, após ser lida e achada conforme, vai assinada por ele, _____ Presidente, e, por mim, Secretário _____

José Carlos dos Santos Lima
Vereador
2º Secretário da Câmara



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO - ACRE
Rua 24 de Janeiro, nº53 - Bairro 06 de Agosto,

CÂMARA MUNICIPAL REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA SERÁ DESTINADA A DISCUTIR QUESTÕES RELACIONADAS COM A LEGALIDADE E REGULAMENTAÇÃO DO APLICATIVO -UBER, EM 05.06.2017

NOME	ENTIDADE
Georjaneide Guedes	AKITAXI
Roberto Bonfim Machado	SIND. DOS TAXISTAS
Aluísio Silva de Santos	SIND. DOS TAXISTAS
Raimundo J. S. de F. Bar	'' ''
Gemiraldes Lessa, d. de	TAXI
Francilene Gonçalves Silva	TAXI
Agostinho S. de Almeida	TAXITE
Antonio Raimundo Espindola	TAXITE
FRANCISCO IVO DA SILVA	
GUIL GUIL DE SOUSA	TAXI
Adalberto Aparecido Silva	TAXI
José Nogueira Nogueira	TAXI
Kelvin de Silva	TAXI
Alcides Silva	TAXI
João Nazareno de Silva	TAXI
Luiz Neimar Coelho de Souza	TAXI 335
Clayton Melo da Silva	TAXI 336
Rogério Alexandre Silva	TAXI 674
Luiz Luis Galluquerque de Silva	TAXI APUI
Luiz de Jesus	TAXI APUI
Nonato Eivaldo de M. Vidal	TAXI APUI
Briton Luiz Santos da Silva	TAXI, BARRACÔ CENTRO
Ezequiel de Paiva	TAXI
Messa Reis da Silva	TAXI, AEROPORTO
Tamara Oliveira	Escuta
Ulisses P. de Mota	TAXI APUI
Paulo Roberto de S. Oliveira	TAXI APUI
José Carlos de Souza	EXECUTIVA RADIO TAXI
Luiz de Araújo	TAXI EXECUTIVA
Plácido de Souza	TAXI EXECUTIVA
Francilene de S. Oliveira	MOTO TAXI
Maria Paula Silva	MOTO TAXI
Caroline Gonçalves Silva	MOTO TAXI 084
José Benedito de S. Oliveira	MOTO TAXI 145
Thaís de Souza Araújo	CEJFORROZEIRO
Edra Pereira de Souza	MOTO TAXI



PARECER Nº 74/2018

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL sobre o Projeto de Lei nº 57/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

Autoria: Vereador Roberto Duarte e Vereador Emerson Jarude
Relatoria: Vereadora Elzinha Mendonça

I – RELATÓRIO

Trata-se de parecer acerca da legalidade e da constitucionalidade do Projeto de Lei nº 57/2017, de iniciativa dos Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado e dá outras providências".

Projeto de Lei juntado às fls. 02/07, justificativa às fls. 08/11, parecer da Procuradoria Jurídica às fls. 12/27, parecer conjunto da Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final e da Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte às fls. 28/30.

É o necessário a relatar.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, cumpre salientar que o Projeto de Lei se enquadra nas autorizações para legislar franqueadas aos Municípios, de acordo com o que dispõe o art. 30, I e II, da Constituição, por se tratar de matéria de interesse local e suplementação da legislação federal que estabelece as bases da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Verifica-se que os arts. 11-A e 11-B da Lei n. 12.587/2012, alterada pela Lei nº 13.640/2018, conferem aos Municípios e ao Distrito Federal a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, cabendo sua iniciativa legislativa ao prefeito do município. Sua proposição pelo parlamento municipal acarretaria inconstitucionalidade por vício de iniciativa, uma vez que os parlamentares municipais não são autorizados a legislar sobre o tema.

Ressalte-se que o projeto versa sobre serviço público razão pela qual a iniciativa legislativa é privativa do Prefeito.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



.....
.....
X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

.....”
(NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

“Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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

O Projeto de Lei nº 57/2017 regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual contratado com a intermediação de provedor de aplicativos de internet — ou aplicações de internet, de acordo com a nomenclatura utilizada no art. 5º, VII, da Lei n. 12.965/2014 (Marco Civil da Internet).

III – VOTO

Ante o exposto, esta Relatoria vota pela aprovação do Projeto de Lei nº 57/2017 na forma do substitutivo apresentado.

Vereadora Elzinha Mendonça
Relatora



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



Os Membros da Comissão de Constituição, Justiça e Redação final, em reunião nesta data, decidem pela seguinte forma de votação sobre o Projeto de Lei nº 57/2017 na forma do substitutivo apresentado:

	VOTAÇÃO
Presidente: Vereador Eduardo Farias	
Vice-Presidente: Vereadora Elzinha Mendonça	
Membro Titular: Vereador Rodrigo Forneck	
Membro Titular: Vereador Artêmio Costa	
Membro Titular: Vereador Roberto Duarte	
Membro Suplente: Vereador Antônio Moraes	
Membro Suplente: Vereador N. Lima	

Sala das Comissões Técnicas, em 29 de junho de 2018.

CITAÇÃO DO ARTIGO 66 DO REGIMENTO INTERNO:

Art. 66 – As Comissões Permanentes deliberarão, por maioria de votos, sobre o pronunciamento do relator, o qual, se aprovado, prevalecerá como parecer.

§ 1º - Se forem rejeitadas as conclusões do relator, o parecer consistirá da manifestação em **contrário**, assinando-o o relator como vencido.

§ 2º - O membro da Comissão que concordar com o relator, aporá ao pé do pronunciamento daquele a expressão "**pelas conclusões**" seguida de sua assinatura.

§ 3º - A aquiescência às conclusões do relator poderá ser parcial, ou por fundamento diverso, hipótese em que o membro da Comissão que a manifestar usará a expressão "**de acordo, com restrições**".

§ 4º - O parecer da Comissão poderá sugerir substitutivo à proposição ou emendas à mesma.

§ 5º - O parecer da Comissão deverá ser assinado por todos os membros, sem prejuízo da apresentação do voto vencido em separado, quando o requeira o seu autor ao Presidente da Comissão e este defira o requerimento.



SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 57/2017

Regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Prefeito do Município de Rio Branco - Acre

Faço saber que a Câmara Municipal de Rio Branco aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

Art. 1º Esta Lei objetiva garantir a segurança, a confiabilidade e o custo-benefício do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto nos artigos 4º, 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II - provedor de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros: pessoa jurídica ou natural que fornece conjunto de funcionalidades acessíveis por meio de um terminal conectado à internet e destinadas a intermediar a contratação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 3º O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será prestado em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao Município a fiscalização e cobrança dos tributos devidos, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. O Município estimulará o serviço de que trata esta Lei, em consonância com a Lei nº 12.587, de 2012, e com o Decreto nº 392, de 20 de abril de 2015.

Art. 4º Poderão prestar o serviço de transporte remunerado privado individual todos os condutores que preencham os seguintes requisitos:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de exercício de atividade remunerada;



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



II - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

III - estar quite com as obrigações relativas a impostos, multas de trânsito e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) quanto aos veículos utilizados na prestação do serviço;

IV - estar inscrição como contribuinte individual no Regime Geral de Previdência Social, conforme art. 11, V, h, da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

V - possuir residência fixa; e

VI - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Art. 5º Os provedores de aplicativos de transporte com condutores no Município de Rio Branco efetuarão registro na Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS), observando os parâmetros indicados no regulamento.

Art. 6º São deveres dos motoristas vinculados a provedores de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros:

I - informar imediatamente ao provedor de aplicativos de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o art. 4º;

II - manter, junto ao provedor de aplicativos de internet, lista atualizada dos veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III - manter o veículo utilizado na prestação do serviço em boas condições de manutenção e limpeza;

IV - atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V - usar vestimentas adequadas para a função; e

VI - abster-se de cobrar valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos.

Art. 7º Os motoristas do transporte remunerado privado individual não deverão embarcar usuários diretamente nas vias públicas sem que o serviço tenha sido previamente contratado por meio do aplicativo de internet.

Parágrafo único. O descumprimento deste artigo configura transporte ilegal de passageiros.



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



Art. 8º Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado manterão cadastro atualizado dos responsáveis pela prestação do serviço, contendo cópia dos seguintes documentos:

I - Carteira Nacional de Habilitação;

II - Certificado de Registro e Licenciamento Anual dos veículos utilizados na prestação do serviço;

III - comprovante de pagamento do seguro DPVAT;

IV - comprovante de inscrição do condutor como contribuinte individual no Regime Geral de Previdência Social;

V - certidão de antecedentes criminais; e

VI - comprovante de endereço.

Parágrafo único. Os provedores de aplicativos de transporte individual remunerado privado encaminharão semestralmente à RBTRANS comprovante de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e documento com as informações constantes do cadastro de que trata este artigo.

Art. 9º São deveres dos provedores de aplicativos de internet:

I - assegurar que o condutor utilize, na prestação do serviço, somente veículo que esteja listado em seu cadastro;

II - apresentar ao usuário os métodos de cálculo das tarifas referentes ao serviço de transporte individual remunerado privado;

III - disponibilizar ao usuário tarifa estimada do serviço antes da confirmação da contratação;

IV - enviar ao usuário, antes do início da viagem, nome e fotografia do condutor que prestará o serviço, além do modelo e placa de identificação do veículo;

V - garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;

VI - armazenar as informações sobre viagens realizadas e condutores credenciados, nas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014; e



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



VII - fornecer os documentos e informações requisitados pelas autoridades competentes com relação às suas atividades, aos dados dos condutores e aos veículos cadastrados.

§ 1º O aplicativo de transporte poderá permitir a efetivação de pagamentos diretamente ao motorista por meio de dinheiro ou outro meio viável, sendo vedada a cobrança de valores superiores à tarifa estabelecida pelo provedor de aplicativos de internet.

§ 2º O provedor de aplicativos de internet possibilitará que os usuários tenham acesso às informações relativas aos pagamentos efetuados, observado o prazo previsto no art. 15 da Lei nº 12.956, de 2014.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



PARECER Nº 04/2018

COMISSÃO DE URBANISMO, INFRAESTRUTURA, TRÂNSITO E TRANSPORTE sobre o Projeto de Lei nº 57/2017, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado, e dá outras providências".

Autor: Vereador Roberto Duarte e Vereador Emerson Jarude

Relator: Vereador Railson Correia

I – RELATÓRIO

Trata-se de parecer acerca da legalidade e da constitucionalidade do Projeto de Lei nº 57/2017, de iniciativa dos Vereadores Roberto Duarte e Emerson Jarude, que "Dispõe sobre a regulamentação do sistema de transporte motorizado privado e dá outras providências".

Projeto de Lei juntado às fls. 02/07, justificativa às fls. 08/11, parecer desta Procuradoria às fls. 12/27.

É o necessário a relatar.

II – FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, esta Comissão tem competência para analisar o projeto em tela, conforme Resolução 08/2013:

Art. 74 – Compete a Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte opinar sobre proposições relativas a:

- I – plano diretor;
- II – planos setoriais, regionais e locais;
- III – urbanismo;
- IV – uso e ocupação do solo;
- V – habitação, infra- estrutura urbana e saneamento urbano;
- VI – trânsito e tráfego, dentro da esfera municipal;
- VII- sistema municipal de transportes em geral e vias públicas;
- VIII – serviços públicos prestados pela Administração Direta e Indireta municipais;
- XI - defesa civil;
- X – matérias, no âmbito da competência municipal, que reflitam sobre energia, telecomunicações e recursos hídricos;
- XI - região metropolitana;
- XII – obras públicas desenvolvidas pela Administração municipal.



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



Cumprе salientar que o Projeto de Lei se enquadra nas autorizações para legislar franquеadas aos Municípios, de acordo com o que dispõе o art. 30, I e II, da Constituição, por se tratar de matéria de interesse local e suplementação da legislação federal que estabelece as bases da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012).

Neste ponto, verifica-se que os artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012, alterada pela Lei nº 13.640/2018, conferem aos Municípios e ao Distrito Federal a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Destarte, em geral, o Projeto de Lei se enquadra na competência legislativa do Município, o que foi reforçado com o advento da Lei nº 13.640/2018.

Inexiste vício de iniciativa, pois a matéria em questão não se enquadra nos artigos 36 e 58 da Lei Orgânica, podendo a iniciativa legislativa se dar por meio de qualquer vereador e até mesmo por iniciativa popular.

Ressalte-se que o projeto não versa sobre serviço público e sim sobre "transporte remunerado privado individual de passageiros" (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012, com a redação dada pela Lei n. 13.640/2018), razão pela qual a iniciativa legislativa não é privativa do Prefeito.

Quanto à espécie normativa utilizada, em princípio, não se trata de matéria reservada à lei complementar, podendo ser regulada por lei ordinária. **Eventuais disposições do projeto que versem sobre matéria afeta à lei complementar serão apontadas oportunamente.**

No parecer de fls. 12/27, afirmou-se que o transporte individual de passageiros configura atividade econômica de mercado, coexistindo duas modalidades: a pública, prestada privativamente pelos táxis, e a privada, que pode ser livremente prestada pelos particulares com base no art. 170, parágrafo único, da Constituição.

Ademais, ficou demonstrado que a proposição versa sobre o transporte de passageiros individual privado. Essa atividade foi regulamentada pela Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012:

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

.....
....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

.....”
(NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 11-A e 11-B:

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

“Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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

O Projeto de Lei nº 57/2017 regulamenta o serviço de transporte remunerado privado individual contratado com a intermediação de provedor de aplicativos de internet — ou aplicações de internet, de acordo com a nomenclatura utilizada no art. 5º, VII, da Lei n. 12.965/2014 (Marco Civil da Internet).

Cabe realçar que, no parecer de fls. 12/27, os artigos da proposição foram apreciados pormenorizadamente. Todavia, o advento da Lei n. 13.640/2018 requer uma nova análise da proposta.

Analisando o art. 3º, I, do projeto, percebe-se que foi definida a expressão "viagens individualizadas". Todavia, esta expressão não é utilizada no decorrer do projeto, sendo desnecessária a conceituação.

O inciso II traz a definição de "compartilhamento de automóvel com condutor". Todavia, percebe-se que a expressão nada mais é do que o **transporte remunerado privado individual de passageiros**, isto é, o "serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede" (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012). É recomendável a utilização da expressão "transporte remunerado privado individual de passageiros".

Por outro lado, denota-se do inciso III do art. 3º que apenas uma "empresa, organização ou grupo" (logo, pessoa jurídica), pode ser operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado. Isso entra em contradição com o art. 5º, I, do projeto de lei, segundo o qual "Qualquer pessoa, física ou jurídica, pode organizar ou disponibilizar mecanismos de transporte motorizado privado".

O certo é que tanto uma pessoa jurídica quanto uma pessoa física podem ser operadoras de aplicações de internet, conforme se infere do art. 15, *caput* e § 1º da Lei nº 12.965/2014. Assim, deve-se adequar o conceito previsto no inciso III do art. 3º da proposição, já que uma pessoa natural também pode ser operadora de uma aplicação de transporte individual remunerado privado.

Ademais, é recomendável a supressão do § 1º do art. 5º. Isto porque o objeto da proposição é regular o transporte individual remunerado de passageiros na modalidade privada, que deve ser contratado mediante a intermediação de aplicativos de internet ou outras plataformas de comunicação em rede (art. 4º, X, da Lei n. 12.587/2012). O próprio art. 8º do projeto deixa explícita a necessidade de que as solicitações de transporte individual remunerado privado sejam realizadas por meio de uma plataforma tecnológica. Desse modo, é contraditório o art. 5º, § 1º



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



ao prever que os "mecanismos de transporte motorizado privado" podem ser físicos.

O art. 6º, *caput* e I, isenta o Município de responsabilidade quanto aos danos decorrentes do transporte individual privado. Trata-se de dispositivo prescindível, porquanto se trata de atividade econômica (privada), e não de serviço público, sendo evidente a ausência de responsabilidade civil da Administração e a inaplicabilidade do art. 37, § 6º, da Constituição.

Outra sugestão é a supressão do art. 6º, II, do projeto de lei, pois não existem vagas de estacionamento privativas do transporte individual remunerado privado.

Ainda que fossem legalmente criadas, não poderiam ser reservadas aos veículos de **determinado operador de aplicativo de transporte privado individual**, e sim aos prestadores desse serviço, indistintamente, em obediência ao princípio da impessoalidade (art. 37, *caput*, da Constituição). Não é possível, por exemplo, reservar determinada vaga ao UBER, ao Cabify, ao WillGo Brasil ou ao Televo. Caso fosse criada, a vaga seria reservada ao **transporte remunerado privado individual de passageiros** e qualquer dos prestadores desse serviço poderiam usufruir dela.

No tocante ao art. 10, *caput* e inciso I, trata-se de norma que apenas frisa o que já está evidente no projeto: que os motoristas do transporte privado individual e os provedores de aplicativos de internet não prestam os serviços de transporte público individual nem de transporte urbano de cargas.

Quanto ao art. 10, II, do projeto, deve-se pontuar que matéria tributária é tema afeto à lei complementar, nos termos do art. 43, § 1º, I, da Lei Orgânica. No mais, o serviço sujeito à tributação do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) é "outros serviços de transporte de natureza municipal", conforme item 16.02 da lista de serviços anexa à Lei Complementar n. 116/2003 e art. 55 do Código Tributário Municipal. Esse é o enquadramento tributário correto das atividades prestadas pelos operadores de aplicativo de transporte individual remunerado privado.

Os requisitos estabelecidos para que um condutor seja credenciado estão previstos nos artigos 11, I, e 13, II. Dentre os requisitos, é necessário ressaltar a proibição do credenciamento de condutor que tenha sido condenado criminalmente nos últimos cinco anos. Esta exigência está de acordo com o art. 11-B, IV, da Lei nº 12.587/2012.

O art. 11, § 1º, prevê que as operadores de sistema de transporte individual privado encaminhem à Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (RBTRANS) documentação relativa aos condutores credenciados.

Dentre esses documentos, encontram-se cópia do Documento Único de Transferência (DUT) do automóvel utilizado na prestação do serviço e comprovante de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou Não (Seguro DPVAT).

Ocorre que o documento hábil para verificar a regularidade do veículo é o Certificado de Licenciamento Anual, previsto no art. 131 do Código de Trânsito



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



Brasileiro e no art. 11-B, III, da Lei n. 12.587/2012. Assim, recomenda-se a alteração do inciso V do § 1º do art. 11.

Por outro lado, a obrigatoriedade de apresentação de comprovante de pagamento do seguro DPVAT decorre do art. 11-A, II, da Lei n. 12.587/2012.

É aconselhável ainda fazer outras modificações ao projeto para adequá-lo aos artigos 11-A, II e III, e 11-B, da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Deve-se exigir a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros e a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social. Além disso, o condutor deve possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada.

O art. 12, § 1º, veda a realização de pagamentos em valor superior à tarifa estabelecida pelo provedor do aplicativo de internet. Esta proibição se mostra desarrazoada, pois impede que o usuário do serviço liberalmente dê uma "gorjeta" ao motorista, conduta que está enraizada no costume popular. Deve-se proibir — isto sim — que o motorista cobre valores superiores ao estabelecido pelo provedor do aplicativo.

O art. 13, III e respectivo parágrafo único estabelece uma espécie de intervalo interjornada para os condutores do transporte individual remunerado privado, regra similar ao que consta dos artigos 66 e 235-C, § 3º, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Porém, inexistente vínculo empregatício entre o condutor credenciado e o operador do aplicativo de transporte. Não há controle de jornada nem subordinação jurídica. O condutor possui liberdade para exercer a atividade econômica quando e onde quiser.

Portanto, é desarrazoada a inserção da regra do intervalo intrajornada, cabível apenas nos casos de contrato de emprego em que há controle de jornada. Neste ponto, a proposição invade a competência da União para legislar sobre direito do trabalho (art. 22, I, da Constituição) e restringe indevidamente o exercício da atividade econômica pelo condutor credenciado, sendo recomendável a supressão do art. 13, III e respectivo parágrafo único.

Também é recomendável a exclusão do art. 13, IV e respectivo parágrafo único porque versam sobre a responsabilidade civil da operadora de aplicativo de transporte individual remunerado privado, adentrando na competência legislativa da União para legislar sobre direito civil (art. 22, I, da Constituição).

O art. 13, V, obriga que as operadoras de aplicação de transporte individual privado mantenham os registros dos condutores credenciados e das viagens individualizadas por, pelo menos, 1 (um) ano. Nisso, a proposição fere o art. 15 da Lei n. 12.965/2015, que estabelece o prazo de 6 (seis) meses. Veja-se:

Art. 15. O provedor de aplicações de internet constituído na forma de pessoa jurídica e que exerça essa atividade de forma organizada, profissionalmente e com fins econômicos deverá manter os respectivos registros de acesso a aplicações de internet, sob sigilo, em ambiente controlado e



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



de segurança, pelo prazo de 6 (seis) meses, nos termos do regulamento.

§ 1º Ordem judicial poderá obrigar, por tempo certo, os provedores de aplicações de internet que não estão sujeitos ao disposto no **caput** a guardarem registros de acesso a aplicações de internet, desde que se trate de registros relativos a fatos específicos em período determinado.

§ 2º A autoridade policial ou administrativa ou o Ministério Público poderão requerer cautelarmente a qualquer provedor de aplicações de internet que os registros de acesso a aplicações de internet sejam guardados, inclusive por prazo superior ao previsto no **caput**, observado o disposto nos §§ 3º e 4º do art. 13.

§ 3º Em qualquer hipótese, a disponibilização ao requerente dos registros de que trata este artigo deverá ser precedida de autorização judicial, conforme disposto na Seção IV deste Capítulo.

§ 4º Na aplicação de sanções pelo descumprimento ao disposto neste artigo, serão considerados a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes, eventual vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

Acrescente-se que o projeto de lei não ocasiona despesa, podendo ser excluído o art. 14, III.

Considerando a necessidade de reformar consideravelmente o projeto e adequar sua redação ao disposto na Lei Complementar nº 95/1998, sugere-se a proposição de substitutivo ao Projeto de Lei nº 57/2017.

III – VOTO

Ante o exposto, esta relatoria vota pela aprovação Projeto de Lei nº 57/2017, na forma do substitutivo sugerido, conforme também parecer da Procuradoria Legislativa.

Vereador Railson Correia
Relator



CÂMARA MUNICIPAL DE RIO BRANCO
COMISSÕES TÉCNICAS



Os Membros da Comissão de Urbanismo, Infraestrutura, Trânsito e Transporte, em reunião nesta data, decidem pela seguinte forma de votação parecer sobre o Projeto de Lei nº 57/2017.

	VOTAÇÃO
Presidente: Vereador Railson Correia	
Vice – Presidente: Vereador Eduardo Farias	
Membro Titular: Vereador Antônio Morais	
Membro Titular: Vereador Emerson Jarude	
Membro Titular: Vereadora Lene Petecão	
Membro Suplente: Mamed Dankar	
Membro Suplente: Vereador N. Lima	

Sala das Comissões Técnicas, em 29 de junho de 2018.

CITAÇÃO DO ARTIGO 66 DO REGIMENTO INTERNO:

Art. 66 – As Comissões Permanentes deliberarão, por maioria de votos, sobre o pronunciamento do relator, o qual, se aprovado, prevalecerá como parecer.

§ 1º - Se forem rejeitadas as conclusões do relator, o parecer consistirá da manifestação em contrário, assinando-o o relator como vencido.

§ 2º - O membro da Comissão que concordar com o relator, aporá ao pé do pronunciamento daquele a expressão "pelas conclusões" seguida de sua assinatura.

§ 3º - A aquiescência às conclusões do relator poderá ser parcial, ou por fundamento diverso, hipótese em que o membro da Comissão que a manifestar usará a expressão "de acordo, com restrições".

§ 4º - O parecer da Comissão poderá sugerir substitutivo à proposição ou emendas à mesma.

§ 5º - O parecer da Comissão deverá ser assinado por todos os membros, sem prejuízo da apresentação do voto vencido em separado, quando o requeira o seu autor ao Presidente da Comissão e este defira o requerimento.