



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **PEDRO CHAVES**

PARECER Nº , DE 2017

De COMISSÃO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO, COMUNICAÇÃO E INFORMÁTICA (CCT), sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017, do Deputado Carlos Zarattini e outros, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros*; o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 530, de 2015, do Senador Ricardo Ferraço, que *institui a lei que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4º da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade*; e o PLS nº 726, de 2015, do Senador Lasier Martins, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para disciplinar o serviço de transporte privado individual de passageiros*.

RELATOR: Senador **PEDRO CHAVES**

I – RELATÓRIO

Vêm ao exame da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) três projetos em tramitação conjunta:

(1) Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 28, de 2017, do Deputado Carlos Zarattini e outros, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros*;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

(2) Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 530, de 2015, do Senador Ricardo Ferraço, que *institui a lei que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4º da Lei nº 12.587, de 2012, de forma a definir a modalidade;*

(3) PLS nº 726, de 2015, do Senador Lasier Martins, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para disciplinar o serviço de transporte privado individual de passageiros.*

A Lei nº 12.587, de 2012, trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Já a Lei nº 9.503, de 1997, institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Passamos a uma breve descrição do conteúdo de cada proposição.

O PLC nº 28, de 2017, contém quatro artigos, sendo que o primeiro deles apresenta o objeto da lei.

O art. 2º altera a redação do inciso X, do art. 4º, da Lei nº 12.587, de 2012, para incluir o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, que define como “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por meio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”.

O art. 3º acrescenta os arts. 11-A e 11-B na mesma Lei, para atribuir a responsabilidade dos municípios e do Distrito Federal na fiscalização e regulamentação da atividade, além de determinar as condições em que será realizada a autorização dessa modalidade de transporte. Seriam exigidos: cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

Nacional do Seguro Social (INSS); habilitação que contenha a informação de que exerce atividade remunerada para conduzir veículo automotor na categoria “B” ou superior; atendimento a requisitos de idade máxima do veículo e outras características exigidas pelo poder público; posse e porte de autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal; e emissão e manutenção do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) no Município da prestação do serviço, obrigatoriamente em seu nome, como proprietário, fiduciante ou arrendatário, com registro e emplacamento do veículo na categoria aluguel.

O art. 4º é a cláusula de vigência, que seria imediata.

O PLS nº 530, de 2015, é estruturado em dezenove artigos, sendo que o primeiro deles indica o objeto da lei.

O art. 2º traz as definições de veículo, motorista parceiro, rede digital, compartilhamento e provedor de rede de compartilhamento (PRC).

O art. 3º estabelece que os PRC não são empresas prestadoras de transporte e que os motoristas-parceiros devam ser “enquadrados nas figuras jurídicas do Microempreendedor Individual (MEI) ou no Simples Nacional” e que não são nem transportadores comuns, nem prestam serviços de transporte público. Estabelece, por fim, a cobrança de Imposto sobre Serviços nas mesmas condições aplicadas ao serviço de táxi.

O art. 4º exige que o PRC seja registrado junto ao órgão municipal de trânsito e transporte, “observando requisitos que deverão ser elencados em lei municipal”, e estabelece taxa de licença anual para operação, não inferior à cobrada dos serviços de táxi, que deve ser aplicada em desenvolvimento urbano e transporte público.

O art. 5º condiciona a prestação do serviço à adequação a inspeções e exigências de todos os níveis da federação.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

O art. 6º requer que os motoristas-parceiros tenham Carteira Nacional de Habilitação (CNH) profissional, apresentem comprovante de antecedentes criminais e contratem seguro de acidentes com a mesma cobertura mínima exigida dos táxis. Os PRC deverão encaminhar periodicamente cópias de tais documentos às autoridades locais, como também cópia dos documentos do automóvel a ser utilizado.

O art. 7º remete ao Código Civil (Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002) as questões referentes à responsabilidade civil do serviço prestado.

O art. 8º estabelece que os métodos de cálculo das tarifas devam ser divulgados publicamente, e que a tarifa estimada para o serviço seja informada ao usuário antes do início da viagem.

O art. 9º ordena que estejam disponíveis a foto do motorista, o modelo e a placa do veículo quando da requisição dos serviços do PRC.

O art. 10 exige que o recibo a ser gerado contenha as seguintes informações: origem, destino, tempo e distância da viagem, mapa, informações da tarifa e do motorista.

O art. 11 proíbe que o PRC contrate motoristas que tenham sido condenados, nos últimos sete anos, por dirigir sob a influência de drogas ou álcool, fraude, crimes sexuais, uso de um veículo motorizado para cometer crime, atos de violência ou atos de terrorismo, e crime envolvendo danos materiais e/ou roubo.

Os arts. 12 e 13 restringem os pedidos de compartilhamento às redes dos PRC, proibindo que os motoristas embarquem passageiros que não tenham solicitado o veículo.

O art. 14 proíbe o pagamento direto entre motorista e passageiro.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

O art. 15 visa a proibir a discriminação de passageiros por parte do PRC, inclusive quanto a deficiência física.

O art. 16 obriga que o PRC retenha informações tanto dos motoristas quanto dos passageiros, por no mínimo um ano.

O art. 17 estabelece que o Poder Executivo deve regulamentar a matéria em até 45 (quarenta e cinco) dias, a partir da data de publicação da lei.

O art. 18 altera o conceito de “transporte privado individual” da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para que se refira (somente) às viagens produzidas por PRC, e o art. 19 é a cláusula de vigência, que seria imediata.

O PLS nº 726, de 2015, possui três artigos.

O art. 1º altera a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana para inserir em seu art. 4º a definição de “transporte privado individual e instituir três novos artigos, numerados de 18-A a 18-C.

O art. 18-A determina que o serviço será realizado “em caráter de livre concorrência”, cabendo aos Municípios estabelecer critérios mínimos de segurança, higiene, conforto e qualidade. Além disso, as autoridades municipais disponibilizarão cadastro específico das empresas, profissionais e veículos usados no serviço. Os motoristas do serviço ficam obrigados a obedecer aos mesmos deveres impostos aos taxistas pelo art. 5º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta esta profissão.

Além disso, o impedimento injustificado de acesso do prestador ao aplicativo deverá ser cotejado com as proibições do art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que tipifica diversas práticas de infração à ordem econômica, em especial o impedimento do acesso de novas empresas ao mercado (§ 3º, III, do *caput*).





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

O art. 18-B proposto estabelece o direito de o poder público municipal requisitar informações dos prestadores de serviço, resguardados o sigredo de indústria e de comércio, e o sigilo legal.

O art. 18-C proposto determina a responsabilidade solidária de “todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço”, em caso de “danos decorrentes ou associados ao serviço”, obrigando, ainda, a contratação de seguro.

O art. 2º do PLS nº 726, de 2015, altera o Código de Trânsito Brasileiro. Cria, em seu art. 96, uma nova categoria de veículo, denominada “de transporte privado individual”. Hoje, esses veículos pertencem à categoria “particular”, enquanto os táxis são classificados como “de aluguel”. Em um novo art. 135-A, reitera a obrigatoriedade de que os veículos dessa categoria sejam registrados junto ao poder público municipal.

O art. 3º é a cláusula de vigência, que seria imediata.

II – ANÁLISE

Os aplicativos de transporte são um tipo de serviço que existe no Brasil há poucos anos. As consequências da entrada desse modelo de negócio ainda não se desdobraram por completo, mas não há dúvidas de que a introdução dessa nova opção de transporte aumentou o bem-estar social e, por isso, conta com a aprovação da população em geral.

A concorrência no mercado de transporte individual de passageiros provocou a redução dos preços das corridas e possibilitou a milhões de novos usuários o acesso a esse serviço. Embora alguns passageiros do serviço de táxi tenham migrado para essa nova modalidade de transporte, ela conquistou também novos clientes que anteriormente usavam transporte coletivo ou usavam seus próprios automóveis.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

Segundo estudo realizado em quatro cidades norte-americanas, para cada dólar de receita da empresa provedora do aplicativo, seis dólares foram economizados pelos usuários, pela existência do serviço de transporte mais barato. Isso significa que a maior parte do ganho gerado nesse mercado é apropriada pelos consumidores.

Entretanto, acredito que há um consenso no Parlamento de que essa atividade tenha que ser regulamentada e que devemos ser criadas regras tanto para que o mercado possa se desenvolver livremente, como para incrementar a segurança dos usuários. Essas são as linhas mestras que adotamos em nosso substitutivo ao PLS nº 530, de 2015, com diversos aperfeiçoamentos, inclusive para aproveitar dispositivos das duas proposições que tramitam em conjunto.

Começemos pela definição do serviço, aprimorada a partir do art. 18 do PLS nº 530, de 2015.

O transporte privado individual, do inciso X do art. 4º da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, originalmente alterado pelo PLC nº 28, de 2017, inclui aquelas viagens produzidas sem finalidade de exploração econômica – é o uso mais típico do automóvel em ambiente urbano. Essa definição é empregada em outros dispositivos da Lei, em especial os artigos 6º, II, e 23, VII, que dão respaldo a restrições como o rodízio veicular em São Paulo. Por isso, tal definição não pode deixar de constar na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Por isso, propomos a inclusão de uma nova definição e a alteração do nome do serviço para “transporte privado individual remunerado”, com a seguinte definição: transporte por veículos particulares, não aberto ao público, previamente contratado por intermédio de aplicações de internet. Optamos por empregar no texto a expressão “aplicação de internet” para nos referirmos aos aplicativos, pois ela se encontra definida no art. 5º, inciso VII, do Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014).





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

Para fins de maior clareza, também atualizamos a definição do inciso X do art. 4º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para registrar que esse dispositivo trata apenas de atividade não remunerada. Com isso, fica ali enquadrada a carona solidária, que, ainda que fornecida por meio de aplicativos, pertence a outra categoria de serviços que não visam a exploração econômica.

Em seguida, do PLS nº 726, de 2015, aproveitamos a orientação de que o serviço prestado seja desenvolvido em caráter de livre concorrência. Isso implica liberdade de preços, e também que as barreiras à entrada no mercado devem ser as menores possíveis.

A exigência de autorização concedida pelo poder público, por ser ato discricionário e precário, permite a limitação ao número de prestadores de serviço, o que cria enormes barreiras para a entrada no mercado, tanto para novos condutores quanto para novos aplicativos. Caso seja feita essa limitação, a consequência seria de aumento de preços ao consumidor, que a um tempo reduzirá a demanda pelo serviço e gerará um excedente econômico imediatamente transferido aos agentes privados que controlem o acesso ao mercado.

A exigência do uso de veículo de aluguel (a troca de placas cinzas por placas vermelhas) não nos parece viável. É preciso ter em mente que o veículo empregado na prestação do serviço de transporte vinculada a aplicativos de internet não se enquadra claramente em nenhuma das categorias existentes no CTB, que é anterior ao surgimento da economia compartilhada, baseada no aproveitamento das capacidades ociosas. Diferentemente dos táxis, esses veículos são usados rotineiramente para mais de uma função. Uma interpretação literal do CTB obrigaria a troca da placa do veículo de acordo com sua utilização momentânea, o que é, obviamente, impossível.

Portanto, o veículo utilizado no serviço que buscamos regulamentar não se encaixaria na hipótese do referido art. 135. Contudo, para evitar interpretações divergentes, incluiremos, para fins meramente declaratórios, um § 1º informando que tais serviços não pertencem à categoria de veículos de aluguel.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

Em relação à segurança dos veículos, a exigência de placas vermelhas pode ser substituída, com grandes vantagens, por inspeções periódicas mais frequentes dos veículos usados pelos motoristas dos aplicativos, alteração que propomos mediante a inclusão de um § 2º no mesmo art. 135.

Restam prejudicadas, portanto, as exigências estabelecidas pelo PLC nº 28, de 2017, do uso de veículos de aluguel (aqueles com placas vermelhas) e da obtenção de autorizações.

Do mesmo modo, a exigência do PLC de que o motorista mantenha o veículo em seu nome é medida também incompatível com a forma de funcionamento da economia de compartilhamento, que se caracteriza pela oferta de capacidades ociosas ao público, muitas vezes em curtos períodos de tempo. O uso de veículos alugados, principalmente, seria impedido pela exigência de propriedade do veículo. Isso levaria à diminuição da oferta e das possibilidades de geração de renda para pessoas que não sejam proprietárias de automóveis, sem que essa restrição apresente, no entanto, benefícios evidentes para a população em geral. Em vez disso, propomos a vinculação do motorista que prestará o serviço a veículo que esteja previamente listado em seu cadastro junto aos provedores de aplicações de internet.

Em relação aos condutores, mantivemos diversas exigências propostas tanto pelo PLC nº 28, de 2017, quanto pelo PLS nº 530, de 2015. São elas: apresentação do Certificado de Licenciamento Anual do veículo e de Carteira Nacional de Habilitação com observação de exercício de atividade remunerada; contratação de seguros de acidentes e danos; inscrição como contribuinte no INSS; e comprovação da ausência de antecedentes criminais. Retiramos o seguro DPVAT da lista de exigências, por já ser obrigatório para todos os veículos por legislação específica.

Aproveitamos, do PLS nº 726, de 2015, os deveres dos condutores, que preferimos, em razão da técnica legislativa, deixar explícitos no corpo do texto do Substitutivo.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

Buscamos nos PLS nº 530 e nº 726, de 2015, os deveres dos provedores de aplicativos, que optamos por limitar ao essencial: prestar as informações necessárias à supervisão do poder público; manter sede, filial ou representação no Brasil; enviar ao usuário a identificação do condutor e do veículo antes da prestação do serviço; garantir que o condutor que prestará o serviço seja o mesmo informado ao usuário; armazenar as informações sobre as viagens nos prazos e condições previstas no Marco Civil da Internet, para fins de segurança pública; e impedir a prestação do serviço por pessoas com antecedentes criminais relacionados a violência contra a pessoa ou ao trânsito.

Concordamos, ainda, com a preocupação expressa pelo PLC nº 28, de 2017, quanto ao exercício de atividade de transporte ilegal de passageiros, razão pela qual incluímos dispositivo que proíbe a oferta direta do transporte a passageiros em pontos de parada do transporte coletivo, pontos de táxi ou locais de grande movimentação de pessoas.

Decidimos, explicitar, diante da preocupação concorrencial contida no PLS nº 726, de 2015, que os provedores não possam impedir injustificadamente o acesso de condutores às aplicações de internet indispensáveis para prestação do serviço, ou exigir exclusividade por partes dos condutores para acesso ao aplicativo.

Ainda do PLS nº 726, de 2015, merece prosperar a disposição que diz que haverá responsabilidade solidária dos provedores de aplicativos em relação aos danos decorrentes ou associados ao serviço.

Finalmente, dada a complexidade da matéria, sugerimos que o *vacatio legis* seja de cento e vinte dias, para que os provedores, condutores, e o próprio Poder Público possam adequar-se à legislação, e para que sejam criadas as regulamentações necessárias.

Quanto à técnica legislativa, em função da grande quantidade de adequações necessárias ao texto do PLS nº 530, de 2015, resultantes





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

principalmente do aproveitamento de dispositivos das proposições que tramitam em conjunto, optamos pela apresentação de substitutivo.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 726, de 2015, e pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 530, de 2015, na forma do substitutivo a seguir:

EMENDA Nº - CCT (SUBSTITUTIVA)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para disciplinar o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º.....

.....

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem remuneração do condutor;

.....

XIV – transporte privado individual remunerado: serviço remunerado de transporte por veículos particulares, não aberto ao público, previamente contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet.” (NR)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

.....

“Art. 12-C. O serviço de transporte privado individual remunerado será desenvolvido em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao poder público competente a fiscalização e a cobrança dos tributos devidos, na forma da regulamentação.

§ 1º Poderão prestar o serviço, ainda que por intermédio de Pessoa Jurídica, todos os condutores que preenchem 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 dos veículos utilizados na prestação do serviço;

III – estar segurado quanto a acidentes pessoais a passageiros, na forma da regulamentação;

IV – estar inscrito como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

V – não possuir antecedentes criminais relativos a:

a) crimes de trânsito, previstos no Capítulo XIX da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

b) crimes contra a dignidade sexual, previstos no Título VI da Parte Especial do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

c) homicídio, previsto no art. 121 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

d) lesão corporal grave ou seguida de morte, previstos nos §§ 1º a 3º do art. 129 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

e) sequestro e cárcere privado, previsto no art. 148 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

f) tráfico de pessoas, previsto no art. 149-A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

g) roubo, extorsão e extorsão mediante sequestro, previsto nos arts. 157 a 159 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

h) outros crimes praticados mediante violência contra a pessoa ou grave ameaça.

§ 2º Os provedores de aplicações de internet manterão atualizado cadastro dos responsáveis pela prestação do serviço, que deverá conter cópias dos seguintes documentos:

I – Carteira Nacional de Habilitação;

II – Certificado de Licenciamento Anual, de que trata o art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dos veículos utilizados na prestação do serviço, para comprovação do disposto no § 1º, II;

III – apólice do seguro de que trata o § 1º, III, exceto nos casos em que o provedor de aplicações de internet o contratar, na qualidade de estipulante;

IV – comprovante de inscrição como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

V – certidão dos setores de distribuição dos foros criminais dos locais em que tenha residido nos últimos cinco anos, das Justiças Federal e Estadual;

VI – folha de antecedentes da Polícia Federal e da Polícia dos Estados onde tenha residido nos últimos cinco anos.

§ 3º São deveres dos provedores de aplicações de internet:

I – manter sede, filial, ou representação no Brasil;

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

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

IV – garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;

V – armazenar as informações sobre as viagens realizadas, nas mesmas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014;

VI – vedar a prestação do serviço de que trata o *caput* por indivíduo que tenha os antecedentes criminais listados na § 1º, V;



SF/17317.91175-23



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

VII – abster-se de impedir injustificadamente o acesso de condutores às aplicações de internet indispensáveis para prestação do serviço;

VIII – abster-se de exigir exclusividade para sua aplicação na prestação dos serviços de que trata o *caput*;

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

§ 4º São deveres dos motoristas do transporte privado individual remunerado:

I – informar imediatamente ao provedor de aplicações de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o § 1º;

II – manter atualizada a lista de veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III – manter o veículo que estiver conduzindo em boas condições de manutenção e limpeza;

IV – atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V – usar vestimentas adequadas para a função;

VI – abster-se de oferecer diretamente o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, inclusive por meio de prepostos.

§ 5º Caracteriza limitação à livre concorrência, prevista no art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, a infração ao disposto no § 3º, VII e VIII.

§ 6º Caracteriza transporte ilegal de passageiros a infração ao disposto no § 4º, VI.

§ 7º É atribuição das autoridades competentes acompanhar as atividades dos provedores de aplicações de internet e dos prestadores do serviço de que trata o *caput*, podendo, para tanto, requisitar as informações e os documentos necessários ao cumprimento de suas funções, inclusive do cadastro de que trata o § 2º, resguardados os segredos de indústria e de comércio, e o sigilo legal.

§ 8º A recusa, omissão, ou retardamento injustificado às requisições de que trata o § 7º constitui infração punível com multa, a ser fixada pela autoridade competente.



SF/17317.91175-23



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

§ 9º Em caso de danos decorrentes ou associados ao serviço de transporte privado individual de passageiros, respondem solidariamente todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço, na forma da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.”

Art. 2º O art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão dos seguintes parágrafos:

“Art. 135.

§ 1º Não pertencem à categoria de veículos de aluguel os automóveis utilizados no transporte privado individual renumerado de que trata o art. 4º, XIV, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º Os veículos de que trata o § 1º poderão ser submetidos à inspeção de que trata o art. 104, em periodicidade inferior aos demais veículos particulares, a ser estabelecida pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após cento e vinte dias de sua publicação.

Sala da Comissão, 26 de setembro de 2017.

Senador **OTTO ALENCAR**, Presidente

Senador **PEDRO CHAVES**, Relator

