



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

EMENDA N° - PLEN (SUBSTITUTIVA)

Dê-se ao Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017, a seguinte redação:

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.....

VIII - transporte privado individual de utilidade pública: serviço remunerado de transporte de passageiros, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas:

a) abertas ao público, mediante chamadas nas vias públicas ou em pontos de estacionamento regulamentados (táxi);

b) previamente contratadas por intermédio de central telefônica, provedor de aplicações de internet, ou qualquer outro meio capaz de despachar o veículo até o local em que se encontra o passageiro (radiotáxi).

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)

SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

.....

“Art. 12.

§ 1º O poder público de que trata o *caput* estabelecerá o preço máximo a ser cobrado pelos táxis e radiotáxis, calculados por:

I – distância percorrida e tempo parado, medidos por taxímetro anualmente auferido pelo órgão metrológico competente;

II – tabelas de origem-destino, quando for oferecida ao passageiro a opção pela cobrança antecipada da viagem, ou nos municípios de menos de cinquenta mil habitantes.

§ 2º Na contratação de radiotáxi por meio de aplicações de internet, o preço será livre, desde que informado de forma exata ao passageiro no momento da solicitação.” (NR)

.....

“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 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, taxa de licenciamento anual, 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;



SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

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;

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;



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

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;

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, nas vias públicas ou em pontos de estacionamento regulamentados, 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.



**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 A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão dos seguintes dispositivos:

“Art. 135.

§ 1º Não pertencem à categoria de que trata o *caput* 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. 329. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 135 e 136, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente e, depois, a cada dois anos:

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

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

Parágrafo único. Os condutores não poderão ter cometido:

I – crimes de trânsito, previstos no Capítulo XIX desta Lei;

II – 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;

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

IV – roubo, previsto no art. 157 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal.

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

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



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

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

VIII – extorsão e extorsão mediante sequestro, previstos nos arts. 158 a 159 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

IX – outros crimes praticados mediante violência contra a pessoa ou grave ameaça.” (NR)

SF/17505.02046-90

Art. 3º Fica revogado o art. 8º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após cento e vinte dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de redação elaborada com base naquela apresentada à Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) no dia 26 de setembro último, com aprimoramentos que foram fruto de diversos acordos para atender a demandas dos nobres colegas.

Como dissemos na CCT, os aplicativos de transporte são um tipo de serviço que existe no Brasil há poucos anos, que trouxe aumento do bem-estar social por meio do aumento da oferta de transporte individual e, por isso, conta com a aprovação da população em geral. O aumento na concorrência no mercado e outras inovações na operação do serviço conquistaram milhões de novos usuários, inclusive entre usuários do transporte coletivo e proprietários de automóveis.

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



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

barato. Isso significa que a maior parte do ganho gerado nesse mercado é apropriada pelos consumidores.

Há um consenso no Parlamento de que essa atividade deve ser regulamentada. Nesse sentido, 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 no texto ora apresentado, que aproveitou dispositivos das três proposições que tramitam em conjunto, além de introduzir alguns elementos novos.

Propomos a inclusão na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana de uma nova definição de serviço, denominado “transporte privado individual remunerado”, com a seguinte descrição: “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” pois ela se encontra definida no art. 5º, inciso VII, do Marco Civil da Internet.

Observe-se que essa definição, ao contrário da originalmente proposta pelo PLC nº 28, de 2017, guarda correspondência com a realidade dos fatos, nas condições atuais do mercado. Em vez de criar uma nova modalidade de serviço para a qual deveriam ser direcionados os prestadores do serviço, optamos por aplicar a regulamentação diretamente ao serviço tal como é prestado hoje. Buscamos com isso produzir maior segurança jurídica, evitando debates sobre a aplicabilidade da nova Lei ao serviço existente.

Para fins de maior clareza, atualizamos ainda a definição do inciso X do art. 4º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para registrar que esse dispositivo tratará apenas de atividades não remuneradas de transporte. 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.

SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

Também optamos por harmonizar a definição de táxi do art. 4º, VIII, com as alterações promovidas pela Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013, que retirou o táxi da esfera do serviço público.

Seguindo as melhores práticas internacionais, dividimos o serviço em táxi e radiotáxi, sendo este último também prestado por meio de aplicativos. Desta forma, reconhecemos o desenvolvimento tecnológico também no setor de táxi.

Nesse sentido, acrescentamos dispositivos ao art. 12 da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana para dizer que o radiotáxi, desde que contratado por aplicativos, funcionará em regime de liberdade de preços, similar ao empregado no transporte individual remunerado, desde que o passageiro seja informado do valor antes da contratação. Também aproveitamos para explicitar na lei a possibilidade de usar tabelas de tarifas em substituição ao taxímetro, recurso comumente empregado em aeroportos, terminais rodoviários e outros locais onde existe pagamento antecipado das corridas de táxi.

Com isso, acreditamos estar contribuindo ainda mais para o equilíbrio no mercado de transporte individual de passageiros.

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.

Barreiras à entrada elevadas são incompatíveis com a forma de funcionamento da chamada “economia de compartilhamento”, na qual se inserem os aplicativos aqui em discussão. Sua principal característica é a oferta de capacidades ociosas ao público, que muitas vezes se dá em curtos períodos de tempo. No nosso caso, são exemplos o aproveitamento de carros de locadoras ou de traslados executivos que não estejam sendo usados, ou a geração de renda suplementar por um trabalhador enquanto não encontra atividade mais rentável.

SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

A imposição de barreiras incentivaria a permanência no mercado apenas dos condutores que desejasse ter nos aplicativos sua fonte de renda principal. Naturalmente, isso levaria à perda de muitas oportunidades de negócios, reduzindo a oferta e produzindo um serviço de pior qualidade.

Um exemplo de barreira é a exigência de autorização concedida pelo poder público. Porque autorização é ato discricionário e precário, a imposição de obtenção permite a limitação ao número de prestadores de serviço, deixando de fora do mercado tanto novos condutores quanto novos aplicativos. A consequência seria de aumento de preços ao consumidor, que a um tempo reduzirá a demanda pelo serviço, prejudicando os condutores, e gerará um excedente econômico imediatamente transferido aos agentes privados que estejam em posição de controlar o acesso ao mercado – no caso dos aplicativos, as empresas que os fornecem, que controlam as porcentagens cobradas dos condutores.

Além disso, o poder público pode criar dificuldades para a própria existência do serviço, com limitações que impeçam a criação de uma rede de atendimento abrangente e atrativa para o usuário. O modelo de negócios dos aplicativos necessita que haja usuários suficientes para demandar corridas, de modo a atrair motoristas para o serviço, e motoristas suficientes para atender os usuários em um tempo de espera razoável. Nesse cenário complexo, é certo que a limitação ao tamanho de um dos grupos (motoristas) reprimirá o tamanho máximo que o outro grupo (usuários) pode atingir.

No limite, em vez de competir por passageiros com inovação e boa qualidade de serviço, os aplicativos podem ser direcionados a competir pela aquisição de autorizações.

O aproveitamento de capacidade ociosa de veículos seria impedido, mais ainda, pela exigência de propriedade do veículo posta no PLC nº 28, de 2017. Isso levaria à diminuição das possibilidades de geração de renda para pessoas não proprietárias de automóveis, e à exclusão do mercado de veículos alugados e de todas as pessoas jurídicas. Essa restrição não apresenta nenhum benefício, tanto assim que não existe nem mesmo no setor de táxis, em que o permissionário pode

SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

dispor de condutores auxiliares, até para que o veículo possa rodar por mais tempo do que uma pessoa sozinha pode trabalhar.

Outra dificuldade em exigir por Lei Federal autorização para prestação do serviço é que o poder concedente pode ser de qualquer uma das esferas de governo. Nas cidades menores, o transporte será tipicamente municipal, cabendo às prefeituras sua supervisão. Nas Regiões Metropolitanas das grandes capitais, entretanto, o escopo da rede de transporte é habitualmente intermunicipal, e assim a autorização, por força da Constituição Federal, caberia aos Estados, e não a cada Município da Região Metropolitana.

Retiramos do texto a delegação da regulamentação aos Municípios, ou seja, a definição de características do veículo como cor ou idade máxima. Isso porque, de acordo com a Constituição Federal (CF), a competência para legislar sobre transporte – inclusive de passageiros – é privativa da União (CF, art. 22, XI). Assim sendo, tal delegação somente poderia ser conferida aos Estados e ao Distrito Federal, mas não aos Municípios (CF, art. 22, parágrafo único). Além disso, para essa finalidade, seria exigida lei complementar, e não lei meramente ordinária, como é o caso dos três projetos sob análise.

Com efeito, a pacífica jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (ADI nº 2.606/SC e ADI nº 3.136/MG) considera que só à União cabe legislar sobre transporte de passageiros – como já se decidiu, inclusive, em relação aos moto-táxis – “sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único)”.

Por motivo de tal inconstitucionalidade formal, não pôde ser aproveitada a delegação que o art. 3º do PLC nº 28, de 2017, visava a instituir, conferindo aos Municípios a tarefa de legislar sobre o transporte individual privado remunerado.

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

SF/17505.02046-90



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

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 obrigaría a troca da placa do veículo de acordo com sua utilização momentânea, o que é, obviamente, impossível.

SF/17505.02046-90

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 parágrafo informando que tais serviços não pertencem à categoria de veículos de aluguel.

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.

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.

Quanto aos antecedentes criminais, incluímos diversos crimes graves que não estão contemplados na restrição posta pela redação atual do art. 329 do CTB e que se aplica aos táxis, a saber: violação sexual mediante fraude, assédio sexual, lesão corporal grave ou seguida de morte, sequestro, cárcere privado, tráfico de pessoas, extorsão, extorsão mediante sequestro, e outros crimes praticados mediante violência contra a pessoa ou grave ameaça, além de todo e qualquer crime de trânsito.



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

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

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; 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, como pode ocorrer, por exemplo, 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. Isso criará condições para que novos aplicativos possam entrar enquanto houver lugar no mercado. Desse modo, o percentual cobrado do motorista por corrida tende a cair conforme a tecnologia se torne mais madura.

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, nos termos do Código Civil. Essa alteração trará, certamente, maior segurança aos passageiros.

Este texto é fruto de meses de intenso trabalho técnico e de negociações políticas. Estamos seguros de que esse é o caminho mais adequado



**SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

para a necessária regulamentação dos aplicativos de transporte, motivo pelo qual pedimos aos nobres pares sua aprovação.

Sala das Sessões, 31 de outubro de 2017.

Senador Eunício Oliveira, Presidente

Senador Pedro Chaves, Relator

SF/17505.02046-90