



# **SENADO FEDERAL**

## **PROJETO DE LEI DO SENADO**

### **Nº 726, DE 2015**

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.

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 .....

.....

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens individualizadas, por intermédio de veículos particulares cadastrados junto às autoridades competentes, cuja contratação se dá de maneira prévia, mediante aplicações de internet ou não. (NR)

.....

Art. 18-A. O serviço de transporte privado individual de passageiros será desenvolvido em caráter de livre concorrência, competindo ao poder público municipal a sua disciplina e fiscalização, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade.

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

§ 2º Deverão ser registrados no cadastro de que trata o § 1º:

I – os veículos utilizados na realização do serviço;

II – os motoristas profissionais responsáveis pela condução dos veículos; e

III – as empresas detentoras ou responsáveis pela aplicação de internet ou tecnologia utilizada na contratação do serviço.

§ 3º Aplica-se aos motoristas profissionais de transporte privado individual de passageiros o disposto no art. 5º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

§ 4º Caracteriza infração à ordem econômica impedir injustificadamente o acesso de prestadores de serviço de transporte individual à aplicação ou tecnologia utilizada na contratação do serviço, na medida em que configure hipótese prevista no art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

Art. 18-B. É atribuição das autoridades municipais competentes acompanhar, permanentemente, as atividades e práticas comerciais de pessoas físicas ou jurídicas que prestarem serviços de transporte privado individual, podendo, para tanto, requisitar as informações e documentos necessários ao cumprimento de suas funções, resguardado o segredo de indústria e de comércio e o sigilo legal, quando for o caso.

§ 1º A recusa, omissão ou retardamento injustificado às requisições de que trata o caput constitui infração punível com multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), podendo ser aumentada em até 20 (vinte) vezes, se necessário para garantir sua eficácia, em razão da situação econômica do infrator.

§ 2º O montante fixado para a multa diária de que trata o caput deste artigo constará do documento que contiver a requisição da autoridade competente.

§ 3º Compete à autoridade requisitante a aplicação da multa prevista no caput deste artigo.

§ 4º Tratando-se de empresa estrangeira, responde solidariamente pelo pagamento da multa de que trata o caput sua filial, sucursal, escritório ou estabelecimento situado no País.

Art. 18-C. 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.

*Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto em leis especiais, é obrigatória a contratação de seguro de danos a que se refere o caput, na forma e valor definidos em regulamento.” (NR)*

**Art. 2º** Os arts. 96 e 135-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 96. ....

....

III – ....

....

f) de transporte privado individual.

Art. 135-A. Os veículos destinados ao transporte privado individual deverão estar devidamente registrados junto às autoridades municipais competentes.” (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

3  
**JUSTIFICAÇÃO**

O presente projeto de lei se origina do Texto para Discussão nº 185, publicado pela Consultoria Legislativa do Senado Federal. Intitulado *Economia compartilhada e a política nacional de mobilidade urbana: uma proposta de marco legal*, é de autoria do consultor Francisco Schertel Mendes e do promotor de justiça do MPDFT, Frederico Meinberg Ceroy.

O advento da internet provocou revoluções em diversas searas, mas apenas agora estão surgindo modelos de negócios que aproveitam as potencialidades das novas formas de comunicação e interação social.

Alguns setores econômicos, caso da música ou do cinema foram fortemente afetados, enquanto outros, caso do varejo, por exemplo, se veem diante de grandes potencialidades.

Também é inegável que o setor de serviços se encontra diante de grandes potencialidades e desafios, em razão, especialmente, das oportunidades apresentadas pela chamada economia compartilhada.

Ao mesmo tempo, a economia compartilhada pode ser meio de resolver diversos problemas relacionados à infraestrutura e à incapacidade de o estado promover de modo adequado políticas públicas, como é o caso do transporte.

É mais do que sabido que as grandes cidades brasileiras se encontram diante de enormes desafios. Um deles é o crescimento desordenado que levou as cidades de nosso país a serem muito pouco hospitalares para os seus próprios moradores. Os trabalhadores perdem várias horas por dia em congestionamentos, bem como são afetados pelos poluentes de ruas lotadas de veículos ou pelos gastos originados pela propriedade de veículos.

Uma das possibilidades oferecidas pela economia compartilhada é a de oferecer soluções simples e baratas para problemas antigos. No entanto, preocupamo-nos com a necessidade de adequar a economia do compartilhamento às regras de nossa legislação. É necessário conciliar a inovação tecnológica e econômica com a proteção ao consumidor e à exigência de padrões mínimos de segurança.

De tal modo, o presente projeto é inovador ao possibilitar a adequação da Lei de Mobilidade Urbana à economia compartilhada, inserindo no ordenamento jurídico nacional mecanismo que promova a circulação de pessoas nos centros urbanos brasileiros. Adicionalmente, altera-se a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Assim, contamos com a compreensão de nossos colegas Senadores para a aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões,

Senador **LASIER MARTINS**

## LEGISLAÇÃO CITADA

Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - CODIGO DE TRANSITO BRASILEIRO - 9503/97

artigo 96

artigo 135-

Lei nº 12.468, de 26 de Agosto de 2011 - 12468/11

artigo 5º

Lei nº 12.529, de 30 de Novembro de 2011 - 12529/11

artigo 36

Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - 12587/12

*(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura,  
cabendo à última decisão terminativa)*