



PREFEITURA DE
**CABECEIRA
GRANDE**
ESTADO DE MINAS GERAIS



Câmara M. de Cab. Grande-MG

DESPACHO DE PROPOSIÇÕES

(X) Recebido. (X) Numere-se. (X) Publique-se.

(X) Distribua-se às Comissões Competentes.

Cab. Grande - MG, 04/06/2018

MENSAGEM N.º 24, DE 4 DE JUNHO DE 2018.

PRESIDENTE

Encaminha Projeto de Lei que especifica.

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA
MUNICIPAL DE CABECEIRA GRANDE – ESTADO DE MINAS GERAIS:**

1. A par de cumprimentá-lo cordialmente, submetemos, por intermédio de Vossa Excelência, à superior consideração dos membros dessa Egrégia Casa Legislativa, o incluso Projeto de Lei, que estatui normas para regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito do Município de Cabeceira Grande e dá outras providências.

2. De justiça assinalar-se, de plano, que o presente projeto de lei decorre do atendimento à Indicação n.º 13/2018, de iniciativa de Vossa Excelência, cuja propositura foi aprovada por unanimidade pelos membros dessa Casa Legislativa, pugnando pela regulamentação, em nosso Município, da Lei Federal n.º 13.640, de 26 de março de 2018, versante sobre a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros.

3. Com é cediço, a novel Lei Federal n.º 13.640, de 26 de março de 2018, cuidou de alterar a Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Lei da Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, utilizado para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas digitais de comunicação em rede.

4. Para a confecção do presente projeto de lei, utilizamos, como referência, a legislação do Município de Vitória (ES), considerada a mais moderna em vigor no Brasil, conforme estudo publicado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Cade, no site <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>.

A Sua Excelência o Senhor
VEREADOR JOAQUIM DE SALVIANO
Presidente da Câmara Municipal de Cabeceira Grande
Cabeceira Grande (MG)

| |
|------------------------------------|
| CAMARA MUNICIPAL DE CAB. GRANDE-MG |
| PROTOCOLADO NO LIVRO PRÓPRIO ÁS |
| FOLHAS 211 SOB O Nº 7017 |
| AS 15:55 HORAS, |
| CAB. GRANDE-MG, 04/06/2018 |

J. P. Lemos



(Fls. 2 da Mensagem n.º 24, de 4/6/2018)

5. A novel Lei Federal n.º 13.640, de 2018, delegou aos municípios e ao DF a competência para regular e fiscalizar o transporte remunerado privado individual de passageiros, observadas as normas gerais dispostas na precitada lei federal. Optamos por seguir a orientação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica ao não impor grandes barreiras regulatórias à entrada nem restrições à liberdade tarifárias, nem tampouco dificultar a operação desses serviços, em prol dos consumidores, dos usuários dos aplicativos. Dessa forma, nossa legislação se mostrará moderna e compatível com as novas tecnologias.

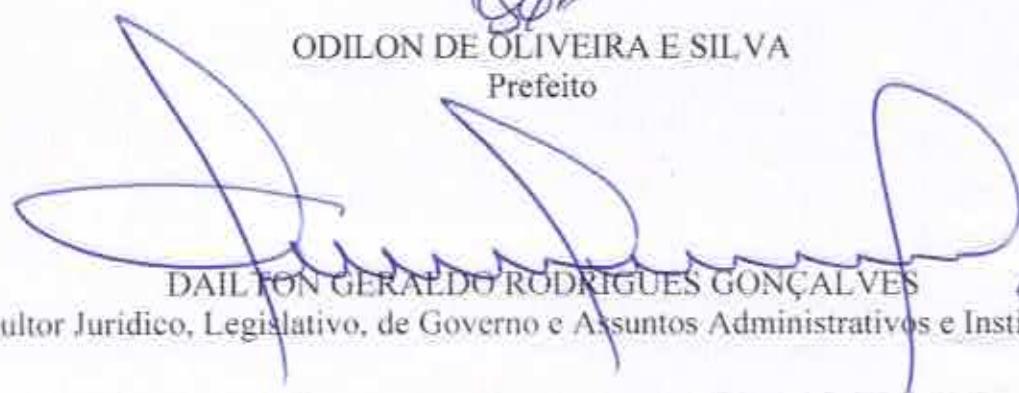
6. Como é sabido, o nosso Município possui absoluta precariedade e não regularidade no transporte coletivo de passageiros, com limitações de linhas e itinerários, de trajetos, de horários, de dias, o que evidencia a premência do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e de táxi (que também será regulamentado em lei especial) para atender as necessidades da população sem que, com isso, signifique ilegalidade no procedimento.

7. Trata-se, pois, de projeto de extremada importância que preenche a lacuna normativa do ordenamento jurídico do Município de Cabeceira Grande.

8. Ao cobro dessas ponderações, renovamos votos de estima e consideração, extensivamente a seus ilustrados Pares, pugnando pelo apoio de todos à aprovação da propositura normativa sob enfoque, extremamente necessária, solicitando, finalmente, que sua tramitação se dê em Regime de Urgência, na forma da Lei Orgânica Municipal e no regimento camerale.

Atenciosamente,


ODILON DE OLIVEIRA E SILVA
Prefeito


DAILTON GERALDO RODRIGUES GONÇALVES
Consultor Jurídico, Legislativo, de Governo e Assuntos Administrativos e Institucionais.



PREFEITURA DE
**CABECEIRA
GRANDE**
ESTADO DE MINAS GERAIS



PROJETO DE LEI N.º 022 2018

Estatui normas para regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito do Município de Cabeceira Grande e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CABECEIRA GRANDE, Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 76, inciso III da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal de Cabeceira Grande decreta e ele, em seu nome, sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO OBJETO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO NORMATIVA E DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estatui normas para regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, considerando de utilidade pública, em conformidade com o disposto na Lei Federal n.º 13.460, de 26 de março de 2018 e na Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, observado o disposto no inciso XIII do artigo 5º e no parágrafo único do artigo 170 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Considera-se transporte remunerado privado individual de passageiros o 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.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES BÁSICAS

Art. 2º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, serão observadas as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:



PREFEITURA DE
**CABECEIRA
GRANDE**
ESTADO DE MINAS GERAIS



I – proibição de exclusividade para o uso da plataforma, de modo a garantir autonomia dos motoristas parceiros e sua liberdade para atuar em várias plataformas simultaneamente;

II – efetiva contribuição de preço público, fixado sobre o valor total das viagens, mantendo a proporcionalidade da cobrança;

III – idade veicular não reduzida de modo a ensejar maior flexibilidade, sobretudo para atendimento de áreas periféricas;

IV – efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

V – 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);

VI – 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;

VII – proibição da fixação de tarifas mínimas e máximas, de modo a ensejar liberdade de preços para que o sistema responda a realidades distintas, especificando produtos diferentes de forma a torná-los mais acessíveis ou criando flutuação de preços que permita regular a escassez de oferta garantindo a confiabilidade do sistema;

VIII – proibição de fixação de limite de número de veículos cadastrados, de modo a ensejar liberdade na fixação do quantitativo de veículos para permitir que a demanda, por natureza dinâmica e crescente, seja equilibrada pela oferta; e

IX – proibição do pagamento em espécie, de modo a evitar esse tipo de restrição que poderia impedir parte da população a ter acesso ao sistema.

CAPÍTULO III DO USO DO VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 3º O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana e sua utilização e exploração intensiva deverá observar os seguintes pressupostos:

I – evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;



- II – racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;
- III – proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;
- IV – promover o desenvolvimento sustentável do Município de Cabeceira Grande, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- V – garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI – incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema de transportes; e
- VII – harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e aos meios alternativos de transporte individual.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Seção I

Do Serviço

Art. 4º O direito ao uso intensivo do viário urbano no Município de Cabeceira Grande para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas, identificadas pela sigla OTTCs.

§ 1º A condição de OTTCs é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 2º A exploração do viário no exercício do serviço de que trata esta Lei fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

Art. 5º As OTTCs credenciadas para este serviço compartilharão com o Município de Cabeceira Grande, os dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana nos termos desta Lei, contendo, no mínimo:



PREFEITURA DE
**CABECEIRA
GRANDE**
ESTADO DE MINAS GERAIS



- I – origem e destino da viagem;
- II – tempo de duração e distância do trajeto;
- III – tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;
- IV – mapa do trajeto;
- V – itens do preço pago;
- VI – avaliação do serviço prestado;
- VII – identificação do condutor;
- VIII – outros dados solicitados pelo Município de Cabeceira Grande, necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

Art. 6º A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º O credenciamento da OTTC terá validade de 12 (doze) meses, devendo ser requerida sua renovação com antecedência mínima de 30 dias antes do vencimento.

§ 2º A autorização de que trata este artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto nesta Lei.

Art. 7º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta Lei:

I – organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados, bem como disponibilizar canal direto de atendimento ao consumidor;

II – intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;

III – cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

IV – fixar o preço da viagem, observada a fiscalização da política tarifária pelo Poder Executivo municipal; e



V – intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.

Parágrafo único. Além do disposto neste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta Lei:

I – utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;

II – avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III – disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;

IV – emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contenha as seguintes informações:

- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago; e
- e) identificação do condutor.

Art. 8º A OTTC deve disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.

§ 1º Fica permitida à OTTC cobrar uma tarifa total maior pela viagem, desde que cada usuário pague uma tarifa individual inferior à que pagaria fora do sistema de divisão de corridas.

§ 2º As corridas divididas ficam limitadas ao máximo de 4 (quatro) passageiros se deslocando, concomitantemente, por veículo.

Art. 9º A exploração intensiva da malha viária pelos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.



§ 1º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela OTTC.

§ 2º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 3º O Poder Executivo Municipal poderá instituir fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir os pressupostos definidos no artigo 3º desta Lei.

Art. 10. O valor do preço público da outorga será o seguinte:

I – 1% (um por cento) sobre o valor total de todas das viagens, no caso de a OTTC possuir sede física no Município, a ser recolhido até o 5º (quinto) dia útil de cada mês; e

II – 2% (dois por cento) sobre o valor todas das viagens, no caso de a OTTC não possuir sede física no Município, a ser recolhido até o 5º (quinto) dia útil de cada mês.

Parágrafo único. Os valores do preço público de que tratam os incisos I e II deste artigo poderão ser reduzidos, em 6 (seis) meses consecutivos, em 0,25% (zero vírgula vinte e cinco pontos percentuais) no caso de os veículos utilizados no serviço serem emplacados no Município de Cabeceira Grande.

Seção II

Da Política Tarifária

Art. 11. A política tarifária a ser adotada pela OTTC, bem como sua revisão, será fiscalizada pela Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura, Trânsito e Serviços Urbanos, ouvido o Conselho Municipal de Trânsito, quando constituído

Art. 12. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, observada a fiscalização pela Prefeitura, bem como critérios de razoabilidade e proporcionalidade.

§ 1º As OTTCs disponibilizarão, na Rede Mundial de Computadores, os critérios do preço a ser praticado pelos motoristas parceiros na prestação de serviços objeto desta Lei.



§ 2º Devem ser disponibilizados aos usuários, pelas OTTCs, no aplicativo utilizado, antes do inicio da corrida, informações sobre o prelo a ser cobrado e cálculo da estimativa do valor final.

§ 3º Caso exista cobrança de preço diferenciado, o usuário deverá, por meio do aplicativo utilizado, ser informado pelas OTTCs de modo claro e inequívoco antes do inicio da corrida, bem como, atestar seu aceite expressamente.

Art. 13. A liberdade tarifária estabelecida no artigo 12 desta Lei não impede que o Poder Público Municipal exerça suas competências de fiscalizar e de reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas OTTCs.

Seção III

Dos Requisitos

Art. 14. Podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

I – estar inscrito no Cadastro Técnico do setor fazendário do Município de Cabeceira Grande;

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

III – comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pela Prefeitura;

IV – comprovar contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros – APP e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT;

V – comprovar a inscrição 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;

VI – não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os doze meses anteriores a cada comprovação;

VII – operar veículo motorizado com, no máximo, 12 (doze) anos de fabricação;



VIII – estar com a documentação, rigorosamente em dia, do veículo;

IX – apresentar certidão negativa de antecedentes criminais do foro da Comarca de Unai e da comarca de seu domicílio, se diverso, nos termos do disposto no artigo 329 da Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 c/c o disposto no inciso IV do artigo 11-B da Lei Federal n.º 12.587, de 2012; e

X – emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV.

§ 1º O curso de que trata o inciso II deste artigo poderá ser ministrado pelas OTTCs ou por instituições credenciadas pelos órgãos competentes.

§ 2º A aprovação obtida pelo motorista em um único curso que cumpra os requisitos definidos será válida para cadastramento em qualquer OTTC.

Art. 15. Compete à OTTC no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

I – registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações prestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos; e

II – credenciar-se e compartilhar seus dados, assegurando-se aos mesmos a privacidade e confidencialidade na forma da legislação vigente, com o Poder Executivo Municipal, conforme disposto nesta Lei.

CAPÍTULO V

DAS COMPETÊNCIAS DA SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS, INFRAESTRUTURA, TRÂNSITO E SERVIÇOS URBANOS

Art. 16. Compete à Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura, Trânsito e Serviços Urbanos promover o acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas e fiscalização dos serviços estabelecidos nesta Lei, ouvido o Conselho Municipal de Trânsito quando constituído, devendo a mesma:

I – definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar o serviço, observados os parâmetros fixados nesta Lei; e

II – definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs.





CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

Art. 17. A inobservância das obrigações previstas nesta Lei e no seu eventual regulamento sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

I – advertência;

II – multa;

III – suspensão ou cassação do credenciamento; ou

IV – cassação da permissão para exploração do serviço.

Parágrafo único. As penalidades, os valores das multas e as condições em que pode se dar cada penalidade serão disciplinados no regulamento desta Lei.

Art. 18. As penalidades previstas nesta Lei serão aplicadas no que couber pela Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura, Trânsito e Serviços Urbanos.

CAPÍTULO VII

DOS RECURSOS E JULGAMENTOS

Art. 19. Das penalidades aplicadas caberá recurso administrativo, no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data da notificação.

§ 1º O recurso será dirigido à autoridade que impôs a penalidade, que deverá julgá-lo no prazo de 15 (quinze) dias, podendo o prazo ser prorrogado, por motivo justificado.

§ 2º Da decisão caberá recurso que deverá ser dirigido ao Prefeito.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS





PREFEITURA DE
**CABECEIRA
GRANDE**
ESTADO DE MINAS GERAIS



Art. 20. As OTTCs credenciadas deverão, sempre que solicitado, disponibilizar ao Município de Cabeceira Grande dados estatísticos e estudos necessários ao controle, aprimoramento e regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários e motoristas; bem como dos dados e segredos empresariais das OTTCs na forma da legislação vigente.

Parágrafo único. É vedada a divulgação, pelo Município de informações obtidas em razão do ofício protegidas por sigilo legal.

Art. 21. As OTTCs deverão disponibilizar à Prefeitura, sem ônus para a Administração Municipal, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

Art. 22. Os serviços de que trata este Decreto sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 23. A exploração do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros sem o cumprimento do disposto na legislação federal e nesta Lei caracterizará transporte ilegal de passageiros para todos os efeitos legais.

Art. 24. Esta Lei será regulamentada no prazo de 120 (cento e vinte) dias da data da sua publicação.

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Cabeceira Grande, 4 de junho de 2018; 22º da Instalação do Município.

ODILON DE OLIVEIRA E SILVA
Prefeito

DALTIN GERALDO RODRIGUES GONÇALVES
Consultor Jurídico, Legislativo, de Governo e Assuntos Administrativos e Institucionais.



CÂMARA MUNICIPAL DE CABECEIRA GRANDE
ESTADO DE MINAS GERAIS

INDICAÇÃO N° 013 /2018



EXCELENTE SENHOR VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

O vereador que esta subscreve, nos termos do artigo 208 do Regimento Interno, indica ao Prefeito Municipal que verifique a possibilidade de encaminhar Projeto de Lei para essa casa versando sobre a regulamentação em nosso Município da *Lei Federal nº 13.640, de 26 de Março de 2018, que trata sobre a regulamentação do transporte remunerado privado individual de passageiros.*

PRESIDENTE DA CÂMARA
GRANDE MUN. DE CARCERÉRIA
GRANDES - MG

Cabeceira Grande - MG, 02 de abril de 2018; 22º da instalação do Município.

Câmara M. de Cab. Grande-MG
DESPACHO DE PROPOSIÇÕES
 Recebido. Numere-se. Publique-se.
 Distribua-se às Comissões Competentes
Cab. Grande - MG, 20/103/2018
(Assinatura)

~~VEREADOR JOAQUIM DE SALVIANO~~

Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE CAB. GRANDE-MG
PROTOCOLADO NO LIVRO PRÓPRIO AS
FOLHAS 209 SOB O Nº 6965
AS 14:25 HORAS.
CAB. GRANDE-MG, 28/03/2018
PEÇAS



CÂMARA MUNICIPAL DE CABECEIRA GRANDE

ESTADO DE MINAS GERAIS



JUSTIFICATIVA

Vendo a Lei Federal nº 13.640, em específico no “Art. 11-A, onde **reza que** compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Vendo isso, gostaria que o Poder Executivo providenciasse tal PL para que o Município de Cabeceira Grande largue na frente neste sentido.

Neste sentido pedimos aos nobres colegas vereadores que aprovem essa nossa indicação e ao mesmo tempo pedimos ao Poder Executivo que apoie e atenda nossa indicação.

Cabeceira Grande - MG, 02 de abril de 2018; 22º da instalação do Município.


VEREADOR JOAQUIM DE SALVIANO

Presidente



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos



LEI N° 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018.

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

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 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."



Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Dyogo Henrique de Oliveira

Gilberto Kassab

Este texto não substitui o publicado no DOU de 27.3.2018



A mobilidade urbana passa por uma profunda transformação devido ao surgimento do serviço de transporte individual privado intermediado por tecnologia. Esta modalidade de transporte urbano tem previsão na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) e foi regulamentada nacionalmente com a Lei Federal 13.640/2018.

A norma, resultado de um intenso debate no Congresso Nacional, organiza a atividade dos motoristas parceiros de aplicativos e delega aos municípios a competência para regular e fiscalizar o transporte individual privado, mas nunca proibi-lo.

Durante a discussão no Congresso, foram afastadas restrições que poderiam inviabilizar o modelo – por exemplo, placas vermelhas, autorização prévia para seu funcionamento, necessidade de emplacamento dos veículos no município em que desempenham a atividade ou restrição do número de motoristas por veículo – que não devem fazer parte das regras municipais.

Em estudo publicado após a lei entrar em vigor, o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) considera que a regulação federal “foi cautelosa ao incluir normas de segurança e não impôs grandes barreiras regulatórias à entrada nem restrições à liberdade tarifária”. Segundo o órgão, “os entes municipais também devem evitar medidas que dificultem a operação desses serviços quando regulamentarem o uso desses aplicativos”, sob risco de causar efeitos negativos para os consumidores.

No Brasil, mais de 20 municípios já entenderam o impacto positivo que os aplicativos de mobilidade trouxeram tanto para as cidades quanto para as pessoas, e decidiram detalhar as regras localmente para garantir o direito de usuários escolherem como querem se deslocar, e o de motoristas parceiros de gerar renda dignamente. Conheça alguns exemplos:

Conheça alguns exemplos:



- **Vitória (ES)** foi a cidade que melhor entendeu a lógica do sistema. O Decreto 16.770/16 e o Decreto 16.785/16 criaram a regulamentação mais moderna em vigor no Brasil, simplificando regulações que a antecederam e garantindo a eficiência do serviço. A regulação entendeu que esse modelo é fundamentalmente diferente do sistema de transporte individual público (como o táxi), garantiu a privacidade de usuários e motoristas parceiros, e assegurou a liberdade de oferta ao não criar um limite artificial aos carros prestadores do serviço. Além disso, estabeleceu contribuição municipal que consiste em um preço público no valor de 1% do valor total das viagens realizadas no município.
 - **São José dos Campos (SP)** foi a primeira cidade do interior de São Paulo a criar uma regulação moderna para intermediação digital e compartilhamento de carros por meio da tecnologia. O Decreto 17.462/17 reforçou o papel de polo inovador da cidade, sede da Embraer – parceira da Uber no projeto Elevate. A regulação não impõe restrições e burocracias desnecessárias ao modelo e estabeleceu a cobrança de preço público de 1% sobre o valor da viagem, gerando nova fonte de receita para o poder público investir em projetos de mobilidade.
 - **São Paulo (SP)** foi a primeira cidade a regulamentar o serviço no país. Em maio de 2016 a Prefeitura publicou o Decreto 58.981/16 que regulamentou o transporte individual privado no município. A regulação paulistana foi moderna ao criar o conceito de OTTCs (Empresas Operadoras de Tecnologia de Transporte) e ao não limitar a quantidade de veículos ou motoristas, mas a cobrança de contribuição municipal por meio de créditos por km tem se mostrado de extrema complexidade e de difícil operacionalização. No mesmo sentido, as obrigações de compartilhamento de dados com a prefeitura colidem com a proteção à privacidade de usuários e motoristas determinados pelo Marco Civil da Internet. Regulações posteriores, como a Resolução 16, adicionaram ainda regras contraditórias e uma enorme burocracia para parceiros poderem gerar renda, sem

qualquer ganho efetivo para usuários, impondo cobranças e taxas antes mesmo que motoristas comecem a dirigir. A resolução também proibiu carros com placas de outros municípios, medida suspensa pela Justiça por ser considerada constitucional.



- **Brasília (DF)** foi a primeira regulação a se consolidar por meio de lei, a Lei Distrital 5.691/16. O texto final foi resultado de um debate bastante polarizado e estabeleceu três camadas de autorização (motorista, OTTC e veículo), o que poderia burocratizar demais e o processo. Entretanto, esses pontos foram aperfeiçoados com a complementação da regulação por meio do Decreto 38.258/17. Além disso, a regulação criou camadas de restrição como a limitação da idade dos veículos (estabelecida em 5 anos, o que impacta negativamente a oferta do serviço em áreas periféricas e pior servidas por transporte de qualquer tipo ou modalidade). Apesar de prever grande volume de informações necessárias para que motoristas se cadastrem no sistema, a Secretaria de Mobilidade publicou portarias de proteção aos dados para garantir a privacidade de usuários e motoristas.
- **Belo Horizonte (MG)** regulamentou o transporte privado individual por meio do Decreto 16.832/18. A publicação do decreto é um passo na direção de uma regulação moderna, pois estabelece diretrizes gerais para a atuação dos aplicativos de mobilidade na cidade, sem impor restrições. A cobrança de preço público equivalente a 1% sobre o valor da viagem, por exemplo, seria uma forma justa e equilibrada de remuneração, já que taxa os aplicativos pela sua produtividade. É importante reiterar que as portarias complementares ao decreto precisam seguir um modelo sem burocracias desnecessárias para não inviabilizar o sistema.
- Conhecida por sua inovadora rede de transporte público, **Curitiba (PR)** deu passo importante para a regulação da mobilidade urbana compartilhada com o Decreto 1.302/17 e a Resolução SMF N° 3/17. As empresas de aplicativos passaram a ser tratadas como ATTCs (Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado) e foi

definido um modelo de preço público decrescente, que diminui proporcionalmente à medida que as distâncias se tornam maiores com o intuito de não sobretaxar a população que vive em regiões mais periféricas da cidade e em geral percorrem distâncias maiores. Mesmo com o incentivo às viagens mais longas, o instrumento configurou nova fonte de receita ao município, que estima arrecadar três vezes mais com aplicativos do que com as taxas cobradas do sistema público de táxis.



- Cidade vizinha a São Paulo, **Osasco (SP)** compreendeu a lógica da flexibilidade de plataformas de tecnologia como a Uber. A Lei 4.850/17 replicou algumas das bem sucedidas políticas apresentadas em Vitória, por exemplo, e aprimorou os desequilíbrios percebidos na regulamentação da capital paulista, reduzindo de forma significativa a burocracia para o acesso de motoristas aos aplicativos.
- O debate sobre a regulação dos aplicativos em **Campinas (SP)** ocorreu até ser fixado por meio da Lei 15.539/17 e regulamentações posteriores. Entre os avanços da lei estão o estímulo à presença do serviço em todas as regiões da cidade e a permissão do uso de carros com até oito anos de fabricação. À luz da Lei Federal que regulamenta os transportes por aplicativos, Campinas avançou ao publicar a Resolução Nº 84/2018, a qual simplifica as exigências para cadastramento de empresas e motoristas, deixando de impor exigências que foram rejeitadas pelo Congresso, como a necessidade de autorização específica, a proibição de carros emplacados em outro município e a obrigação de que o condutor seja proprietário do veículo. Ficam como pontos problemáticos da regulação a possibilidade de acesso a informações de motoristas e veículos pela internet – o que fere a privacidade e a confidencialidade de dados pessoais – e um modelo de identificação visual muito pouco prático e seguro, que não oferece benefícios para motoristas ou usuários.



- **O Rio de Janeiro (RJ) assumiu um papel protagonista em mobilidade urbana com o Decreto 44.399/18, a primeira regulamentação criada depois da Lei Federal 13.640/18 ser sancionada.** Ao mesmo tempo em que estipulou regras claras para o transporte individual privado na cidade, o decreto afastou limitações artificiais como o uso de placas restritas para este tipo de serviço – liderando o debate sobre como a tecnologia pode servir melhor as cidades. No entanto, diversos pontos da regulação ainda estão pendentes de definição – é fundamental que o detalhamento futuro não abra espaço para a inclusão de burocracias que prejudiquem a atividade dos motoristas parceiros.

Novas regulações devem compreender que flexibilidade e concorrência são as bases do serviço de transporte individual privado por meio de aplicativos. É a liberdade de engajamento, precificação e a variedade de modelos que permite o transporte privado por meio de aplicativos se constituir como uma alternativa confiável de locomoção para todos.

O que regulações modernas têm:

- **Proibição de exclusividade para uso da plataforma:** garantem a autonomia dos motoristas e sua liberdade para trabalhar em várias plataformas simultaneamente.
- **Contribuição sobre valor das viagens:** quando exigem uma contribuição ao município pelo uso da infraestrutura pública, o fazem sob o valor da viagem mantendo a proporcionalidade da cobrança.
- **Idade veicular de até 10 anos:** para estimular o compartilhamento de viagens, e por entender que quanto mais flexibilidade na idade dos carros maior a chance de poder servir áreas periféricas, regulações modernas não adotam limites de idade veicular inferior

à média dos veículos particulares no Brasil (10 anos).



- **Cadastramento da OTTC junto ao Poder Público:** como a tecnologia cria uma rede de sistema de transporte – envolvendo motoristas parceiros, usuários e a plataforma de tecnologia – é mais eficiente e menos custoso que a obrigação do cadastramento recaia sobre o intermediador e não sobre os prestadores autônomos de serviço.

O que regulações modernas não têm:

- **Fixação de tarifas mínimas e máximas:** liberdade de preços é uma prerrogativa das empresas privadas e dos prestadores de serviço. É a condição para que o sistema responda a realidades distintas, especificando produtos diferentes de forma a torná-los mais acessíveis, ou criando uma flutuação de preços que permita regular a escassez de oferta garantindo a confiabilidade do sistema.
- **Limite no número de veículos cadastrados:** limitação da quantidade de veículos serve ao único propósito de criar uma nova cultura de privilégio concedido a apenas um número determinado de pessoas. A liberdade no quantitativo de veículos é o que permite que a demanda, sempre dinâmica e crescente, possa ser equilibrada pela oferta.
- **Restrição de emplacamento somente no município:** restringir a prestação de serviço de transporte privado a veículos de determinadas municipalidades não apenas impede que mais pessoas possam gerar renda, como contribui para aumentar ainda mais o congestionamento em áreas vicinais e desintegrar a mobilidade de regiões conurbadas.
- **Proibição de pagamento em dinheiro:** restringir o uso de dinheiro na plataforma é impedir que a maior parte da população, geralmente menos favorecida e pior servida de transporte público ou privado, utilize essa alternativa provida por tecnologia.



- **Exigência de placa vermelha:** o sistema de transporte individual por aplicativos é uma alternativa que dá melhor uso para o carro particular. Exigir uma classificação distinta de um carro que será utilizado para essa finalidade apenas esporadicamente significa criar uma barreira para que as pessoas tenham mais uma alternativa de gerar renda.