



**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2015**

Regulamenta o transporte privado individual de passageiros e dá outras providências.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

**Art. 1º** Esta lei regulamenta o transporte privado individual de passageiros.

**Art. 2º** Fica reconhecido, em todo o território nacional, o serviço de transporte privado individual de passageiros, a ser exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

**Art. 3º** O profissional autônomo que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

**Art. 4º** São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 3º desta lei;

II – portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo.

IV – o veículo deve ser equipado com sistema de orientação por satélite e não ter data de fabricação superior a 10 anos.

V – o veículo deve possuir acessibilidade para passageiros deficientes.

**Art. 5º** É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua antecedentes criminais nem esteja respondendo por crime doloso.

**Art. 6º** Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

É notório que o sistema de transporte público individual está em crise, e nestes momentos o Estado deve buscar medidas para viabilizar a condução dos cidadãos, visando assim satisfazer o interesse público.

Desde 2011 nenhuma nova licença de táxi é emitida no Rio ou em São Paulo. As prefeituras dizem que não o fazem porque as cidades têm táxis suficientes. São 34 mil em São Paulo (um para cada 285 habitantes) e 33 mil no Rio (um para cada 195 habitantes). A única forma de obter uma licença é por meio de uma doação de um antigo dono, mas não é o que acontece na prática.

O Ministério Público Estadual de São Paulo move, desde 2011, um processo contra a Prefeitura da capital em que aponta que o sistema municipal de licenças de táxis viola a Constituição Federal, a qual exige, em regra, que todos os serviços públicos sejam licitados.

No entanto, diz o MPE, o que ocorre é a venda ilegal dos alvarás, por valores que chegam a R\$ 140 mil e podem triplicar em pontos mais cobiçados, como aeroportos. Também há denúncias de que pessoas detêm múltiplos alvarás e os alugam, fazendo da licença uma fonte de renda equivalente à de um imóvel.

Visando buscar alternativas para essa crise e acima de tudo, com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros e da outras providências.

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, denominada UBER. Este aplicativo é um exemplo de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros.

Mesmo com poucos anos de existência, lançado em 2009, a empresa já opera em mais de 300 localidades mundo a fora. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Brasília já contam com motoristas cadastrados no aplicativo.

Os protestos organizados pelo mundo parecem servir de mola propulsora para o crescimento. Em manifestações no primeiro semestre de 2015, em algumas cidades brasileiras, o Uber registrou aumento de cinco vezes na quantidade de cadastros em São Paulo e Brasília. No Rio e em Belo Horizonte, o número de registros triplicou.

A ideia do Uber é bem simples: ajudar quem precisa se locomover pela cidade a encontrar algum carro que a leve ao destino. Através do aplicativo, o usuário pode pedir um motorista particular.

Toda a transação é feita pelo aplicativo, desde o cálculo de preço pelo trajeto percorrido, até o pagamento por cartão de crédito – que fica cadastrado no sistema da empresa. Os motoristas ficam com 80% do valor e o Uber com o restante (20%). O motorista profissional que utiliza o Uber, não precisa circular com dinheiro, favorecendo a segurança no exercício da profissão.

Esta lei em nada colide com a lei federal nº 12.468/2011, que se refere ao transporte público individual, e não ao transporte particular individual.

Convém resaltar, ainda, que não se trata de serviço aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a prestação de serviço, de acordo com sua conveniência, porquanto regido conforme os princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, CF), da liberdade no exercício de trabalho (art. 5º, XIII, CF), da livre concorrência (art. 170, IV, CF) e do livre exercício da atividade econômica (art. 170, parágrafo único, CF). Outrossim, não se utiliza de veículo de aluguel mas de veículo particular.

A Cidade do México se transformou na primeira da América Latina a regulamentar o Uber e empresas do tipo. Em maio deste ano, as Filipinas foram o primeiro país a adotar uma regulamentação em nível federal. Na ocasião, o secretário de Transportes, Joseph Emilio Abaya, disse que o serviço de empresas como a Uber era necessário para preencher lacunas no transporte em massa na capital, Manila. Disse ainda que este tipo de serviço deveria ser encarado não como uma ameaça, mas como algo que vai incentivar a indústria de táxi a se modernizar e inovar.

Nos Estados Unidos da América, mais de 50 jurisdições têm algum tipo de regulamentação para empresas como a Uber, que oferecem serviço de carona paga. Em Nova York calcula-se que haja 20 mil veículos ligados ao Uber.

A lei federal nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não definiu serviços de transporte privado individual. Quando esta define “transporte motorizado individual” não se refere a um serviço, mas apenas a um tipo de transporte. Ou seja, os serviços de transporte oferecidos de forma privativa não são, atualmente, regulados, e por sua vez, justamente por serem privados, não podem ser considerados ilícitos ou clandestinos uma vez ausente regulação específica. Vige, nesse particular, o princípio da autonomia da vontade.

Em paralelo, a Lei Nacional de Mobilidade Urbana, ao deixar de fora o conceito de serviços de transporte privado particular, estabelece uma distinção entre estes e os serviços de transporte público individual (que não

encontram definição em qualquer outra norma no ordenamento jurídico brasileiro).

Por tanto, nota-se que iniciativas de transporte privado particular, com a utilização do aplicativo a exemplo do UBER ou similar, só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, tanto nas grandes metrópoles, quanto em locais onde o serviço de transporte público é precário, além de, maiormente, valorizar o princípio constitucional da livre iniciativa.

Diante desse quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, conferindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizados pelo Poder Público competente, com base nos princípios e diretrizes constantes na Lei nº 12.587/2012.

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

**ALBERTO FRAGA  
DEPUTADO FEDERAL  
DEM-DF**